SKRZYDLATA POLSKA

NR 28 (575) ● 15. VII. 1962 ● Rok XVIII/XXXII ● CENA 2 zł

W numerze:

PRZEDSTAWIAMY ZAWODNIKÓW II ZSKS ✦ NIE TYLKO LASY, POLA... ✦ HISZPAŃSKA EPOPEA ✦ O NOWY PUCHAR BAŁTYKU ✦ ŚMIAŁY CZYN

LATAJĄCE DŹWIGI

PATRZ ARTYKUŁ NA STRONACH 10–11

Na zdjęciu: Śmigłowiec Sikorsky S-60

Z tygodnia na tydzień

Z kraju

SEJMOWA Komisja Transportu i Łączności zajmowała się ostatnio m. in. sprawami przewozów Polskich Linii Lotniczych LOT. Referował tę kwestię dyrektor naczelny PLL LOT, Jan Krzywicki, a koreferentem był poseł H. Skowron. Jak wynika z referatu, przewozy pasażerskie na liniach zagranicznych cechuje szybki, systematyczny wzrost. Gdy w roku 1955 przewieziono tylko 17,4 tys. podróżnych, to w roku ubiegłym liczba ta wzrosła do 75,5 tys., zaś plan na rok 1965 przewiduje przewiezienie 109,8 tys. osób. Polskie Linie Lotnicze zajmują dominującą pozycję w przewozach do Polski — 63,5% pasażerów korzystało w roku 1961 z połączeń LOT-u, a tylko 36,7% przewiozły samoloty 11 zagranicznych linii, utrzymujących obecnie połączenia z Warszawą. W toku dyskusji, w czasie której zabierali głos posłowie: S. Gołębiowski, W. Mazurek, J. Kościelniak, J. Ryzner, J. Augustyn i T. Gutowski, zwrócono uwagę na potrzebę rozważenia możliwości uruchomienia linii lotniczych łączących Polskę z kontynentem amerykańskim oraz z Bliskim i Dalekim Wschodem, a także krajowych połączeń powietrznych. Posłowie podkreślali również konieczność zaopatrzenia polskiego lotnictwa cywilnego w większe i nowocześniejsze samoloty, a także potrzebę rozbudowy zaplecza techni znego. (r. s.)

*

W WARSZAWIE odbyło się 27 czerwca br. kolejne posiedzenie Komisji Lotniczo-Historycznej. Zebrani wysłuchali dwóch interesujących referatów: mgr Andrzeja Rzepniewskiego pt. „Ogólna charakterystyka produkcji lotniczej w czasie drugiej wojny światowej" i red. Jerzego R. Koniecznego pt. „Muzealnictwo lotnicze w Związku Radzieckim i innych krajach (Francji i Szwajcarii) oraz wnioski wypływające z tego dla Polski".

*

PLL LOT uruchomił 1 lipca br. miesięczny kurs dla stewardess. Kandydatki na przyszłe „gospodynie nieba" rekrutują się głównie ze szkoły hotelarskiej.

*

PLENUM Komitetu Dzielnicowego PZPR Ochota, które obradowało 26 czerwca br., omawiało sprawy związane z porządkowaniem gospodarki materiałowej w zakładach przemysłowych i instytucjach tej dzielnicy. Poruszono m. in. problemy z tym związane w WSK Okęcie i PLL LOT.

*

AEROKLUB w Stalowej Woli zamierza wykonać w tym roku chwiejnicę wysięgnikową, według dokumentacji krakowskiego zespołu Biura Konstrukcyjnego APRL.

*

SPADOCHRONIARZE Aeroklubu Białostockiego dali w Bielsku Podlaskim pokaz skoków spadochronowych, które zgromadziły około 3 tysiące widzów.

*

REMONT nowego biura miejskiego PLL LOT w Warszawie przy ul. Waryńskiego 9 przebiega bardzo opieszale i nie wiadomo kiedy się skończy.

*

DO WALKI z plagą strzygoni-motyli, które zagroziły ok. 8 tys. ha lasów w powiecie toruńskim, użyto samolotów rozpylających trujące środki chemiczne.

*

W PILE, z okazji zakończenia roku szkolnego, odbyło się szereg imprez dla młodzieży m. in. pokazy modeli latających i skoki spadochronowe.

*

12 SAMOLOTÓW „Gawron" z Lotniczego Zespołu Usług Gospodarczych APRL wzięło udział w wielkiej akcji opylania lasów chemicznymi środkami owadobójczymi na terenie 33 nadleśnictw na Śląsku Opolskim. Łącznie na obszarze 15 tys. ha lasów rozpylono przeszło 180 ton proszków. Samoloty te skierowane zostały z kolei do nowej akcji: walki ze szkodnikami leśnymi na Górnym Śląsku.

*

W RADOMIU, na lotnisku tamtejszego aeroklubu, wylądowali 20 czerwca br. dwaj piloci szybowcowi NRD: Lauert Manfred i Adolf Dauman, którzy wykonali przeloty ponad 500-kilometrowe z Niemieckiej Republiki Demokratycznej do Polski.

*

MUSIOŁ Florian z Aeroklubu Śląskiego, jako pierwszy po wojnie na terenie Śląska, otrzymał uprawnienia instruktora balonu wolnego. (S)

*

LOTNICZA Komisja Egzaminacyjna przyjęła w dniach 25–27 czerwca br. w Warszawie egzaminy na licencję pilota samolotowego i szybowcowego oraz skoczka spadochronowego — dla kandydatów z aeroklubów: Płock, Białystok i Warszawa.

*

AEROKLUB Warszawski gościł w lipcu br., w ramach wymiany bezdewizowej, Józefa Saroka, przewodniczącego Aeroklubu Budapeszteńskiego.

*

LOTNICZA Komisja Egzaminacyjna przeprowadziła w dniach 29–30 czerwca br. w Lisich Kątach egzaminy na uprawnienia instruktorskie szybowcowe, samolotowe i spadochronowe. Uprawnienia instruktora szybowcowego uzyskało 27 kandydatów, instruktora samolotowego 3, a 2 kandydatów złożyło z wynikiem pomyślnym teoretyczny egzamin na uprawnienia instruktora spadochronowego.

*

W LISICH KĄTACH przeprowadzony został w miesiącu czerwcu br. kurs dla kandydatów na instruktorów szybowcowych, którzy w lipcu prowadzić będą szybowcowe szkolenie LPW. Kurs ukończyło 23 instruktorów. Grzegorz Świderski (Warszawa) i Ryszard Pilch (Kraków) ukończyli kurs z wyróżnieniem. (S)

*

W RADOMIU trwały przez kilka dni egzaminy wstępne dla kandydatów do OSL im. Żwirki i Wigury. Młodzi maturzyści, z których większość z lotnictwem zetknęła się już w aeroklubach, składali egzamin pisemny i ustny z matematyki, ustny — z wiedzy lotniczej i sprawnościowy — z wychowania fizycznego.

JERZY ADAMEK, EDWARD MAKULA, JÓZEF PIECZEWSKI I JERZY POPIEL REPREZENTANTAMI POLSKI NA SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA W ARGENTYNIE

W dniu 29 czerwca br. na zebraniu Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL został ustalony projekt składu reprezentacji Polski na Szybowcowe Mistrzostwa Świata, które odbędą się w lutym 1963 w Argentynie. W klasie otwartej będą latali Edward Makula i Jerzy Popiel, a w klasie standard Jerzy Adamek i Józef Pieczewski. Na rezerwowego pilota wyznaczono Adama Witka. Przy ustalaniu składu ekipy komisja wzięła pod uwagę rezultaty II Zawodów Szybowcowych Krajów Socjalistycznych oraz całokształt wyników uzyskanych przez poszczególnych szybowników.

W składzie ekipy będą także: Tadeusz Rejniak — kierownik, inż. Leszek Pituch — szef techniczny, oraz Józef Dankowski — trener. (pj)

ZMARLI

ZYGMUNT ZAJĄC

1 LIPCA br. zmarł w Katowicach po ciężkiej chorobie, w wieku lat 39, Zygmunt Zając. Zmarły był długoletnim instruktorem wyszkolenia lotniczego w Aeroklubie Śląskim, znakomitym pilotem szybowcowym — rekordzistą Polski; posiadał złotą odznakę szybowcową z dwoma diamentami. W Zmarłym Aeroklub Śląski stracił zdolnego i cenionego pracownika, niestrudzonego wychowawcę młodzieży lotniczej.

EDWARD WALERIAŃCZYK

W KONINIE zmarł 1 lipca br., w wieku lat 68, członek Klubu Seniorów Lotnictwa — Edward Waleriańczyk, były pilot wojskowy 1 Pułku Lotniczego. Zmarły był powstańcem Wielkopolskim — komendantem odcinka, został odznaczony Krzyżem Powstańczym Wielkopolski. E. Waleriańczyk latał także jako pilot komunikacyjny „Aero-Loydu". W czasie okupacji był w kraju i brał udział w ruchu oporu.

Kronika Klubu Seniorów APRL

KRONIKA KLUBU SENIORÓW LOTNICTWA

ZARZĄD Klubu Seniorów Lotnictwa Aeroklubu PRL postanowił na swym zebraniu w dniu 29 czerwca br. (z udziałem m. in. redaktora naczelnego „Skrzydlatej") wznowić na łamach naszego pisma swą dawną „Kronikę" i rozszerzyć znacznie współpracę ze „Skrzydlatą Polską", o czym niniejszym z zadowoleniem i przyjemnością zawiadamiamy naszych Czytelników i wszystkich członków Klubu Seniorów Lotnictwa w całym kraju.

Zawiadamiając o powyższym informujemy zarazem, że w dniu 3 lipca br. w siedzibie klubu w Warszawie (Krakowskie Przedmieście 55) odbyło się kolejne wtorkowe, towarzyskie spotkanie członków KSL, na którym prezes Warszawskiego Oddziału Polskiego Towarzystwa Astronautycznego, prof. Henryk Muster, wygłosił odczyt na temat: „Niektóre aspekty konstrukcji i rozwoju pojazdów kosmicznych".

Zarząd KSL zawiadamia równocześnie, za naszym pośrednictwem, że następne zebranie Zarządu Klubu odbędzie się 27 lipca br. o godzinie 17.00 (w lokalu ZG APRL, Krakowskie Przedmieście 55); głównym tematem obrad będzie: sprawa Domu Lotnika w Warszawie. Posiedzenie ma charakter rozszerzony i Zarząd KSL zaprasza na nie wszystkich tych członków, którzy interesują się budową Domu Lotnika. (ko)

ECHA

GDY SKRZYDŁA PRACUJĄ NA „DNIÓWKĘ"

NA początek kilka ustaleń o charakterze raczej pozytywnym: A więc lotnictwo w Polsce Ludowej rozwija się. Na razie — ilościowo. Ma swoje lotnictwo wojskowe i z tej strony, oprócz zrozumiałego braku wieści o ilości, mamy radosne wieści o jakości. Pokazy lotnictwa wojskowego, wiadomości dochodzące przez prasę o poziomie wyszkolenia naszych pilotów wojskowych, o rzetelnej pracy jednostek szkoleniowych — pozwalają pamiętać że „niebo nasze nie jest puste".

Mamy lotnictwo komunikacyjne, a więc Polskie Linie Lotnicze „Lot". Przedsiębiorstwo to przynosi naszej gospodarce spore zyski lub oszczędności w dewizach, przy czym tak zwany „koszt uzyskania dolara" wynosił w r. 1960 — 25 zł, w roku następnym — 33 zł. Owe zyski i oszczędności oczywiście wypracowane są na liniach zagranicznych, gdyż krajowe linie „Lotu" przynoszą deficyty rzędu kilkudziesięciu milionów, pokrywając zaledwie 50% kosztów. Tak jednak dzieje się i w innych krajach. Natomiast krajowe relacje lotnicze przynoszą niewymierne korzyści w oszczędności czasu pracy i wypoczynku. A poza tym ich istnienie jest ważne dla obronności kraju. Stanowią bowiem określony kapitał kadr, sprzętu, lotnisk i urządzeń.

Mamy lotnictwo sportowe, czyli aerokluby zrzeszone w APRL, które są bazami wyjściowymi dla szkolenia personelu latającego, zarówno dla lotnictwa wojskowego jak i cywilnego.

Mamy lotnictwo sanitarne, stojące na wysokim poziomie, które osiąga wskaźniki świadczonych usług stawiające je na pierwszych miejscach świata. Brzmi to nieco paradoksalnie: nie zawsze jest zasługą lotników, a nieraz braku dróg. Ale fakt, że usługi te włączone są w lecznictwo społeczne, fakt dużego ruchu ratunkowego w stosunku do obszaru kraju i ilości mieszkańców — pozwala mu wyprzedzić w wymienionych wskaźnikach nawet kraje o starszych tradycjach i większym potencjale ogólnym lotnictwa ratunkowego, czy inne — o doskonałym sprzęcie — jednak nie włączające usług lotniczych do społecznej służby zdrowia.

Mamy wreszcie od niedawna Lotniczy Zespół Usług Gospodarczych, przynależny resortowo do Ministerstwa Rolnictwa. Zespół ten, początkowo organizowany przez Aeroklub, przedtem jeszcze przez pewien czas „pączkujący" w „Locie", dał się poznać rzetelną pracą, ochraniając naszą gospodarkę rolną i leśną od strat na sumę ok. 800 milionów zł. Pracę swą „eksportuje" również za granicę, przynosząc już realne korzyści w dewizach.

A zatem jest dobrze. Ale jeśli jest tak dobrze — to dlaczego jest tak źle?

Bo przecież stan naszego lotnictwa komunikacyjnego jest niezadowalający i pozostaje w tyle za rosnącymi potrzebami przewozowymi naszego społeczeństwa. O porównywaniu ze stanem odpowiednich jednostek za granicą — nie ma co mówić. Przyczyną tego jest oczywiście fakt, że lotnictwo polskie nie było rozwijane planowo, że rozwój jego odbywał się „rakietowo", zależnie od czynników nie powiązanych ze sobą i z ogólną tendencją planowej gospodarki. Stwierdziła to ostatnio Komisja Transportu i Łączności KC PZPR.

Szybownictwo

● **Reprezentacja Czechosłowacji** na mistrzostwa świata w Argentynie (luty 1963 r.) wyłoniona będzie spośród następujących pilotów: Ladislav Haza, Milan Svoboda, Vladislav Zejda, Rudolf Mestan, Gustav Vrbacky i Tadeas Wala. Pewne miejsca — mają Mestan i Zejda, trzeci reprezentant — wyeliminowany będzie spośród pozostałych czterech pilotów.

*

● **Rekord ZSRR** (kobiecy) w przelocie na szybowcu dwumiejscowym po trasie trójkąta 100 km pobiła na „Blaniku" Tamara Nasonowa z pasażerką, uzyskując prędkość 71 km/h. Dotychczasowy rekord ZSRR — 64,285 km/h należał od roku 1952 do Anny Samosadowej.

Sport samolotowy

● **Pierwsze miejsce** i puchar przechodni „Omladiny" (jugosłowiańska organizacja młodzieży) w rajdzie samolotowym dokoła Bośni i Hercegowiny zdobył Arsen Kukura. Trasa rajdu wiodła przez Banjalukę, Dubicę, Prijedor, Sanski Most, Trn, Banjalukę, Tuzlę, Novi Travnik, Sokolac, Sarajewo. W rajdzie brało udział 10 pilotów z 6 aeroklubów republiki. Trasa lotu prowadziła szlakiem pierwszych lotów jugosłowiańskich samolotów partyzanckich.

Sport spadochronowy

● **Skoczkowie jugosłowiańscy** pilnie trenują przed zbliżającymi się VI Mistrzostwami Świata, jakie odbędą się w USA, w Orange, w dniach 11.VIII—3.IX.br. Reprezentacja Jugosławii wyłoniona będzie spośród następujących skoczków: Danilo Damjanović, Milivoje Roncević, Edward Berberih, Zoran Pavicević, Janez Brezar, Nikola Bosnić, Milan Knor, Natalia Stefanović, Zagorka Boliević, Marica Barić, Marija Levicar.

*

● **Na liście** międzynarodowych sędziów spadochronowych, ogłoszonej ostatnio przez FAI, znalazło się pięciu Jugosłowian: Banjac, Gorjup, Stanić, Ivascenko i Lutovac.

*

● **Pięcioosobowa grupa** skoczków czechosłowackich (Vejvara, Urban, Brom, Obrman i Kadlec) ustanowiła nowy rekord CSRS w skoku na celność lądowania z wysokości 600 m, z opóźnionym otwarciem spadochronów — 5,24 m od środka koła.

*

● **Skoczek J. Hulka** pobił rekord CSRS w nocnym skoku na celność lądowania z wysokości 600 m, z natychmiastowym otwarciem spadochronu, osiągając odległość 1,24 m od środka koła.

*

● **Rekord międzynarodowy** w dziennym kombinowanym skoku grupowym z wysokości 1 000 m pobili spadochroniarze radzieccy Rajewski, Kozakow, Bielienko, Anikiejew, Kisielew, Łuczszew i Tkaczenko. Wynik — 4 m 17 cm odległości od środka koła. Dotychczasowy rekord — 5 m 78 cm — USA.

*

● **Rekord międzynarodowy** w dziennym skoku grupowym na celność lądowania z wysokości 2 000 m pobiła druga grupa skoczków ZSRR: Rajewski, Kazakow, Bielienko, Kisielew, Anikiejew, Biesstrasznow, Sewastianow, Tkaczenko i Łuczszew, osiągając wynik o 67 cm lepszy od dotychczasowego rekordu skoczków USA.

*

● **Skoczkowie bułgarscy** z **Plowdiw:** Popow, Topalski, Danailow, Rangełow i Bożiłow ustanowili nowy rekord Bułgarii w dziennym skoku grupowym na celność lądowania z wysokości 1 500 m, osiągając wynik 7,55 m odległości od środka koła.

*

● **Rekord Bułgarii** w dziennym skoku grupowym na celność lądowania z wysokości 2 000 m pobili spadochroniarze: Popow, Bożiłow i Topalski, osiągając wynik 7,07 m odległości od środka koła.

*

● **Spadochroniarze z Homla** (ZSRR): Usow, Nosow, Parchomienko, Baranow, Kriuk, Grabowski i Bielewicz pobili rekord międzynarodowy w skoku dziennym na celność lądowania z wysokości 600 m, lądując w średniej odległości 2,12 m od środka koła.

*

● **W odległości** 2,25 m od środka koła wylądowali skoczkowie z Homla: Bitczenko, Łaszkiewicz, Gromyko i Daszuk, wykonując dzienny skok kombinowany z wysokości 1 500 m. Pobity został tym samym rekord Amerykanów — 4,14 m.

*

● **Grupa spadochroniarek** z Mińska (ZSRR): Dieriabina, Masłowa, Kołtowicz, Karo, Karłowska, Łanowienko, Szulga, Kuzniecowa i Starowierowa ustanowiła nowy rekord międzynarodowy w dziennym skoku na celność lądowania, uzyskując wynik 29 m 74 cm od środka koła.

*

● **Rekord międzynarodowy** w dziennym kombinowanym skoku grupowym z wysokości 600 m ustanowili spadochroniarze z Mińska (ZSRR): Czerepko, Szaipow, Wieczera, Naliwajko, Piotrowski i Żukow. Średnia odległość od środka koła wyniosła 8 m 54 cm.

Astronautyka

● **Bohaterem najbliższego** trzeciego załogowego lotu kosmicznego, przygotowywanego przez Związek Radziecki, będzie zapewne oficer lotnictwa, były leśnik, Gieorgij. Tak przynajmniej wnioskować można z wypowiedzi opiekuna grupy kosmonautów radzieckich, płk Pietrowa. Kosmonauta Gieorgij był już bohaterem kilku reportaży w prasie radzieckiej.

W dzienniku „Krasnaja Zwiezda" ukazał się reportaż z treningu kolejnego radzieckiego kosmonauty, Romanycza, prawdopodobnie kosmonauty nr 4. Jest on sekretarzem organizacji partyjnej grupy kosmonautów radzieckich.

*

● **Szef amerykańskiej** Agencji do Spraw Astronautyki i Przestrzeni Kosmicznej (NASA) oświadczył w komisji Senatu USA do spraw aeronautyki, że w chwili obecnej rozważa się możliwość wystrzelenia na orbitę okołoziemską rakiety, w której kabinie znajdowałby się jednocześnie i astronauta i jakieś zwierzę, najprawdopodobniej szympans.

*

● **Siły lotnicze** USA zakomunikowały o interesującym doświadczeniu. Mianowicie, na ekranach specjalnych telewizorów, zainstalowanych na terytorium dwóch stanów — Kalifornii i Massachussetts, odebrano obraz nadany z pokładu amerykańskiego satelity „Echo I".

Z zagranicy

Militaria

● **W rejonie** Rokkenhausen rozpoczęła służbę nowa amerykańska bateria rakiet przeciwlotniczych, wyposażona w rakiety „Nike-Hercules". Dowódca 32 brygady artylerii USA, gen. Persons, oświadczył, iż nowa jednostka rakiet uzupełnia „pierścień przeciwlotniczy" wokół prowincji Pfalz, ocenianej jako „twierdza NATO".

*

● **Następna grupa** spadochroniarzy nowozelandzkich przybyła drogą lotniczą z Perth (Australia) do Syjamu.

*

● **Stanowisko** szefa drugiego sztabu lotnictwa taktycznego NATO zajmie w najbliższym czasie generał zachodnioniemiecki. W składzie tego lotnictwa znajdą się angielskie jednostki bombowców odrzutowych „Canberra", wyposażonych w bomby atomowe.

Transport i komunikacja

● **Hinduskie linie** „Air India" wprowadziły z dniem 1 maja br. na trasie Bombaj — Moskwa samoloty odrzutowe Boeing-707 „Intercontinental". W czasie lotu jest tylko jedno międzylądowanie — w Delhi. Czas przelotu Delhi — Moskwa, długości 5 280 km, wynosi 6 godzin.

*

● **Na linii Bombaj — Sydney** (Australia) również wprowadziły „Air India" Boeingi-707 „Intercontinental". Trasę tę, długości 11 000 km, samoloty przelatują w 19 godzin, z międzylądowaniami w Bangkoku (Syjam) i Darwin. Czas lotu — o 24 godziny krótszy niż dotychczas samolotami „Super Constellation".

*

● **Trasę z Bombaju** do Djakarty (Indonezja), przez Madras i Singapore, obsługują w barwach „Air India" odrzutowce „Comet-4". Również trasę z Bombaju do Kuwejtu obsługują „Comety-4".

*

● **„Air India,** po otrzymaniu ostatnich 2 samolotów Boeing-707 „Intercontinental" z serii zamówionych 6 oraz wprowadzeniu do eksploatacji „Cometów-4", stały się czysto liniami „odrzutowymi".

*

● **Piłkarze upodobali** sobie w podróżach holenderskie linie KLM. Członkowie sławnych klubów „Benfica" (Portugalia) i „Real Madrid" (Hiszpania) lecieli samolotami holenderskimi do- i z Amsterdamu, piłkarze radzieccy przelecieli z Holandii do Wenezueli (w drodze do Chile) również samolotami KLM, piłkarze bułgarscy — również KLM-em (do Chile). Z usług KLM korzystali w swych ostatnich podróżach również piłkarze Jugosławii, Włoch, NRF, Szwecji, Węgier, Grecji i Austrii.

*

● **Na regularnych** liniach lotniczych całego świata dokonuje się w ciągu doby 150 tysięcy lotów. Oznacza to, że na godzinę przypada przeciętnie 6 250 lotów, a na minutę — 104. Najruchliwszy port lotniczy świata, nowojorskie lotnisko Idlewild, obsługuje średnio 40 pasażerów na minutę. (sz)

*

● **Paliwo do silników** odrzutowców musi być równie klarowne, jak woda do picia. Przepisy Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Powietrznych przewidują, że zawartość ciał stałych w 1 litrze nie może przekraczać jednego miligrama. Taka sama ilość dopuszczalna jest w wodzie wodociągowej. Te same przepisy dotyczą zawartości wody w paliwie lotniczym. Może ona wynosić tylko 0.003%. (sz)

*

● **Międzynarodowe Zrzeszenie** Przewoźników Powietrznych IATA zrzesza obecnie 93 przedsiębiorstwa lotnicze. Europa reprezentowana jest przez 27 linii, Ameryka Północna przez 18, Ameryka Łacińska i Azja — po 15, Afryka — 14, Australia — 4 linie. (sz)

*

● **Jakkolwiek Stany** Zjednoczone przodują w tej chwili pod względem ilości pasażerów przewożonych samolotami, to jednak aż 80% obywateli tego kraju nie przestąpiło nigdy progu kabiny pasażerskiego samolotu. (sz)

Czy jest na to rada i to rada skuteczna, która pozwoliłaby odrobić zaległości w tempie odpowiednim do potrzeb? Oczywiście. Wymaga to jednak ścisłej korelacji poczynań Ministerstwa Komunikacji, Ministerstwa Handlu Zagranicznego w opracowaniu kierunków nowych linii międzynarodowych. Wymaga dokładnej analizy opłacalności linii dotychczas eksploatowanych, nowych jaśniejszych metod analizy gospodarczych wyników „Lotu".

To — w biurach. A na lotniskach? Na lotniskach musi pojawić się sprzęt, który nie różniłby się jaskrawo od sprzętu używanego przez linie, współpracujące z „Lotem", które przecież w pewnej mierze w ramach tej współpracy są naszymi konkurentami. Sprzęt ten powinien być w zasadzie uzyskany w ramach współpracy gospodarczej państw socjalistycznych.

Terenem „walki" o ten sprzęt muszą stać się poszczególne relacje gospodarcze, np. z ZSRR, oraz odpowiednie agendy Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej państw socjalistycznych. Jasne, że przy omawianiu tych spraw trzeba się oprzeć na długofalowym planowaniu komunikacji lotniczej i jej rozwoju, przewidzieć tendencje rozwojowe lotnictwa światowego, możliwości i trudności.

Jeśli chodzi o linie krajowe — to zwiększenie ich rentowności może być uzyskane przez zwiększenie pracy przewozowej i oddanie do ich dyspozycji odpowiedniego sprzętu. Powinny być ustalone nowe sieci komunikacyjne, przede wszystkim linie bezpośredniej komunikacji, nie na zasadzie dotychczasowej „gwiazdy" z pępkiem w Warszawie (np. linia Szczecin — Wrocław — Praga). Krajowe linie lotnicze muszą dysponować na najbardziej ożywionych szlakach kilkoma połączeniami dziennie. Oczywiście wymaga to odpowiedniego sprzętu. Moim zdaniem trzeba by tu usunąć niezrozumiałe nieraz z punktu widzenia praktyki gospodarczej ograniczenie, nie zezwalające na odbywanie podróży służbowych samolotami. W wyborze środka lokomocji przy wyjazdach służbowych powinny odgrywać rolę rozsądek i ekonomia.

Jeśli chodzi o lotnictwo sportowe, to aby spełnić swoją rolę musi ono otrzymać znacznie większe ilości sprzętu, przynajmniej istniejących już i produkowanych typów. Przemysł lotniczy musi zdobyć się na wysiłek sprostania zapotrzebowaniu. Słyszy się już nieraz bynajmniej nieciekawe wieści o „zawalaniu" z jego strony zamówień — być może zresztą przyjmowanych zbyt pochopnie (niedostarczenie szybowców zamówionych w terminach umożliwiających nabywcom użycie ich w sezonie międzynarodowych zawodów!). Dla lotnictwa sportowego konieczne jest wyprodukowanie odpowiedniej aparatury radiowej, przystosowanej do zabudowy na małych samolotach.

Podobnie rzecz ma się z lotnictwem sanitarnym. Musi ono otrzymać większą ilość samolotów i śmigłowców, przystosowanych do służby sanitarnej.

Dla lotnictwa gospodarczego — zagadnienie polega przede wszystkim na odpowiednich dostawach samolotu rolniczego polskiej konstrukcji „Gawron", który uzyskał wysoką ocenę już w pierwszych próbach i pierwszych dniach eksploatacji.

Ale samoloty — to jeszcze nie lotnictwo. Lotnictwo — to także przyziemie lotnicze. To odpowiednie porty lotnicze z urządzeniami obsługi pasażerów. (O, biedne nasze Okęcia, Ławice itp!... chociaż na nich właśnie odbywają się nieraz uroczyste przejęcia pasażerów powietrznych. O, biedne lotniska Krakowa, Szczecina i Katowic!). Bez opracowania planu rozbudowy portów lotniczych i szybkiej, awaryjnej chyba, realizacji tego planu najpiękniejsze samoloty nasze czy cudze poczną omijać i stolice, i inne miasta, i... kraj.

W skali miast wojewódzkich istnieją przecież pewne możliwości wykorzystania niektórych lotnisk wojskowych. Dla krajowej komunikacji lotniczej może to mieć poważne znaczenie, zaś wspólne zainwestowanie przez zainteresowane „strony" może dwóm stronom wyjść tylko na dobre.

Oczywiste jest, że olbrzymi wysiłek czeka nas w dziedzinie wyposażenia naszego lotnictwa we wszelkie nowoczesne urządzenia zabezpieczenia, kontroli i wygody lotu.

Ale jeszcze: lotnictwo — to także ludzie. Gdy — jak to widzieliśmy wyżej — powstały różne „lotnictwa", zależne od różnych resortów, łatwo o różnice w dziedzinie płac, warunków pracy itp. A to oczywiście w pewnym momencie może wywołać najmniej pożądaną płynność kadr, szkodliwe przechodzenie wyspecjalizowanego personelu z miejsca na miejsce. W tej dziedzinie trzeba z uznaniem przypomnieć o staraniach „Lotu" w dziedzinie warunków pracy, w stworzeniu własnego budownictwa mieszkaniowego. Dlatego też w gronie instytucji, którym na serce i głowę musi spaść troska o lotnictwo, nie może zabraknąć i Komitetu Płac R. M.

Zdrowa ekonomika i nieustanna czujność w dziedzinie postępu technicznego — oto jedyne co może postawić tak ważną gałąź naszej gospodarki, jaką w naszym wieku stała się komunikacja lotnicza — na właściwym poziomie.

A czy nie byłoby dobrze stworzyć jakiegoś organu dla spraw lotnictwa, nawet nie naruszając jego dotychczasowej zależności resortowej?

JAN DĄBROWSKI

PRZEDSTAWIAMY

II ZAWODÓW SZYBOWCOWYCH

1. JÓZEF PIECZEWSKI (Polska) — inżynier włókiennik. Lat 30. Instruktor Aeroklubu Łódzkiego. Wylatał 1350 godzin. 15 000 km przelotów. Mistrz Polski w 1961 r., wicemistrz w 1959 r. 3 diamenty.

2. JERZY POPIEL (Polska) — inżynier lotniczy. Instruktor Aeroklubu Wrocławskiego. Lat 29. 1970 godzin wylatał. 34 000 km przelotów. 3 diamenty. Mistrz Polski w r. 1953 i 1959. Rekordzista świata.

3. JERZY ADAMEK (Polska) — mgr prawa. Pracownik ZG APRL. Lat 35. Wylatał 1200 godzin. 23 000 km przelotów. 3 diamenty.

4. ADAM WITEK (Polska) — ekonomista. Lat 35. Instruktor Wyczynowej Szkoły Szybowcowej w Jeżowie. Wylatał 2550 godzin. 42 000 km przelotów. Mistrz świata z 1958 r. 3 diamenty.

5. MARIAN GORZELAK (Polska) — technik. Lat 34. Szef wyszkolenia Aeroklubu Wrocławskiego. Wylatał 1 400 godzin. 26 000 km przelotów. Wicemistrz świata z 1956 r. 3 diamenty.

10. WIKTOR GONCZARENKO (ZSRR) — artysta filmowy. Lat 41. Wylatał 960 godzin. 9 500 km przelotów. Startował dziesięć razy w zawodach krajowych i raz w międzynarodowych.

11. MANFRED BLAUERT (NRD) — inżynier. Lat 38. Wylatał 420 godzin. 7 500 km przelotów. Złota odznaka z 2 diamentami. Startował dwa razy w zawodach krajowych.

12. TADEUSZ WALA (CSRS) — inżynier. Lat 30. Wylatał 1 000 godzin. 17 000 km przelotów. Złota odznaka z 3 diamentami. Startował cztery razy w zawodach krajowych i raz w międzynarodowych.

13. ADOLF DAUMANN (NRD) — instruktor-pilot. Lat 39. Wylatał 1 200 godzin. 17 000 km przelotów. 3 diamenty. Startował dwa razy w krajowych i trzy w międzynarodowych.

18. MIRCEA FINESCU (Rumunia) — inżynier. Lat 39. Wylatał 2 500 godzin. 10 000 km przelotów. Złota odznaka z 2 diamentami. Startował pięć razy w zawodach międzynarodowych.

19. WALTER RAAB (NRD) — laborant. Lat 24. Wylatał 350 godzin 4 500 km przelotów. Złota odznaka z 2 diamentami. Startował jeden raz w zawodach krajowych.

20. ALEKSANDER RUSSEW (Bułgaria) — instruktor-pilot. Lat 29. Wylatał 900 godzin. 7 000 km przelotów. Złota odznaka z 2 diamentami. Startował trzy razy w zawodach międzynarodowych.

21. JOŽE MRAK (Jugosławia) — instruktor-pilot. Lat 32. Wylatał 1 200 godzin. 2 000 km przelotów. 3 diamenty. Startował cztery razy w zawodach krajowych i raz w międzynarodowych.

ZAWODNIKÓW

KRAJÓW SOCJALISTYCZNYCH

PRZEDSTAWIAMY dziś pilotów, którzy startowali w II Zawodach Szybowcowych Krajów Socjalistycznych. Ustawiliśmy ich jak na podium — według zajętych miejsc w ostatecznej klasyfikacji. Wszyscy zawodnicy rzucili do walki całe swoje umiejętności, ambicje i siły — gratulujemy więc zwycięzcom i życzymy więcej szczęścia pokonanym wierząc, że przy następnym spotkaniu szybowcowych przyjaciół — kolejność może być całkiem inna.

6. EDWARD MAKULA (Polska) — mgr inż. mechanik. Lat 32. Pracownik lotnictwa sanitarnego. Wylatał 1 430 godzin. 35 000 km przelotów. Zwycięzca Międzynarodowych Zawodów — Leszno 1954. 3 diamenty. Aktualny wicemistrz świata.

7. WŁADIMIR CZUWIKOW (ZSRR) — instruktor-pilot. Lat 32. Mistrz ZSRR. Wylatał 800 godzin. 9 000 km przelotów. 10-te miejsce na VII SMP.

8. PAL SZEREDAY (Węgry) — lat 35. Wylatał 750 godzin. 10 000 km przelotów. Złota odznaka z 2 diamentami. Startował trzy razy w zawodach krajowych.

9. MILAN SVOBODA (CSRS) — inż mechanik. Lat 28. Wylatał 1 100 godzin. 15 000 km przelotów. 3 diamenty. Startował cztery razy w zawodach krajowych.

14. NANDOR OPITZ (Węgry) — instruktor-pilot. Lat 40. Wylatał 1 950 godzin. 18 000 km przelotów. 3 diamenty. Startował osiem razy w zawodach krajowych i dwa razy w międzynarodowych.

15. LADISLAV HAZA (CSRS) — meteorolog. Lat 41. Wylatał 1 350 godzin, 15 000 km przelotów. 3 diamenty. Startował dziewięć razy w zawodach krajowych i cztery w międzynarodowych.

16. VASILIJE STEPANOVIĆ (Jugosławia) — technik maszynowy. Lat 34. Wylatał 1 250 godzin. 15 000 km przelotów. Startował sześć razy w zawodach krajowych i trzy w międzynarodowych. Złota odznaka z 2 diamentami.

17. NICOLAE MIHAITA (Rumunia) — technik radiowy. Lat 37. Wylatał 450 godzin. 5 000 km przelotów. Srebrna odznaka. Startował dwa razy w zawodach międzynarodowych.

22. JON ALEXA (Rumunia) — konstruktor. Lat 39. Wylatał 600 godzin. 5 000 km przelotów. Srebrna odznaka. Startował trzy razy w zawodach międzynarodowych.

23. SIMEON NIKOŁOW (Bulgaria) — instruktor-pilot. Lat 28. Wylatał 800 godzin. 6 000 km przelotów. Złota odznaka z 1 diamentem. Satrtował trzy razy w zawodach międzynarodowych.

24. MICHAIŁ WIERIETIENNIKOW (ZSRR) — instruktor-pilot. Lat 39. Wylatał 1000 godzin. 9300 km przelotów. Startował osiem razy w zawodach krajowych i cztery razy w międzynarodowych.

25. IWAN MARKOW (Bulgaria) — instruktor-pilot. Lat 29. Wylatał 800 godzin. 6 000 km przelotów. Złota odznaka z 1 diamentem. Startował cztery razy w zawodach krajowych.

Zdjęcia: B. Koszewski (7) i J. Pomianowski (18)

„Skrzydlata Polska“ rozmawia z JÓZEFEM PIECZEWSKIM zwycięzcą II Zawodów Szybowcowych Krajów Socjalistycznych

LESZNO. Słoneczna na ogół niedziela 17 czerwca 1962 roku. Ostatni dzień II Zawodów Szybowcowych Krajów Socjalistycznych i Szybowcowych Mistrzostw Polski, które były kolejnym, wielkim triumfem polskich szybowników. Świąteczny nastrój. Setki przybyłych na tę uroczystość ludzi. Wystawa szybowców dla publiczności. Występy artystycznego zespołu Wojsk Lotniczych. Przedstawiciele najwyższych władz państwowych i terenowych, zaproszeni goście, kierownictwo i cały personel obsługi obu imprez. Wszyscy polscy i zagraniczni zawodnicy. I sakramentalne słowa przewodniczącego komisji sędziowskiej: „Zwycięzcą II Zawodów Szybowcowych Krajów Socjalistycznych, zdobywając 6 217 punktów, został Józef Pieczewski — Polska”.

Brawo. Dekoracja biało-czerwoną wstęgą. Nie kończące się gratulacje. Olbrzymi, kryształowy puchar od prezesa Rady Ministrów PRL Józefa Cyrankiewicza, telewizor — nagroda rzeczowa społeczeństwa powiatów Leszno i Góra. W chwilę potem Józef Pieczewski, uśmiechnięty i zadowolony, jest już pod obstrzałem pytań Waszego reportera:

— Przede wszystkim serdeczne gratulacje od Czytelników i redakcji „Skrzydlatej Polski”.

— Bardzo dziękuję.

— Jak się Pan czuje w roli zwycięzcy II Szybowcowych Zawodów Krajów Socjalistycznych?

— Bardzo się cieszę. To mój największy sukces życiowy.

Przypomnieć tu należy, że Józef Pieczewski, z wykształcenia inżynier-włókiennik, ma w tej chwili 30 lat, jest żonaty, zawodowo pracuje w Aeroklubie Łódzkim jako instruktor szybowcowy i samolotowy. Na szybowcach wylatał dotychczas 1 400 godzin, na samolotach 350 godzin. Jego największe dotychczasowe sukcesy, to tytuł szybowcowego wicemistrza Polski w roku 1959 i tytuł mistrza w roku 1961 (w roku 1960 mistrzostwa zostały nie rozegrane).

— Jak Pan, jako zwycięzca, ocenia leszneńskie zawody?

— Uważam, że poziom ogólny tych zawodów był wysoki, o czym świadczyć może choćby wykonanie przez wielu zawodników tak trudnych konkurencji jak trójkąt 500 km czy trójkąt 2 x 100 km. Ten ostatni — w trudnych warunkach termicznych podczas bezchmurnej i upalnej pogody. Tym bardziej, że te konkurencje były przeprowadzone po raz pierwszy w świecie na zawodach.

— Wiadomo, że Polacy zajęli w II ZSKS sześć pierwszych miejsc i że latali na polskich szybowcach „Foka”, uważanych powszechnie za jedne z najlepszych — czy więc sprzęt nie miał decydującego znaczenia w ostatecznej rozgrywce?

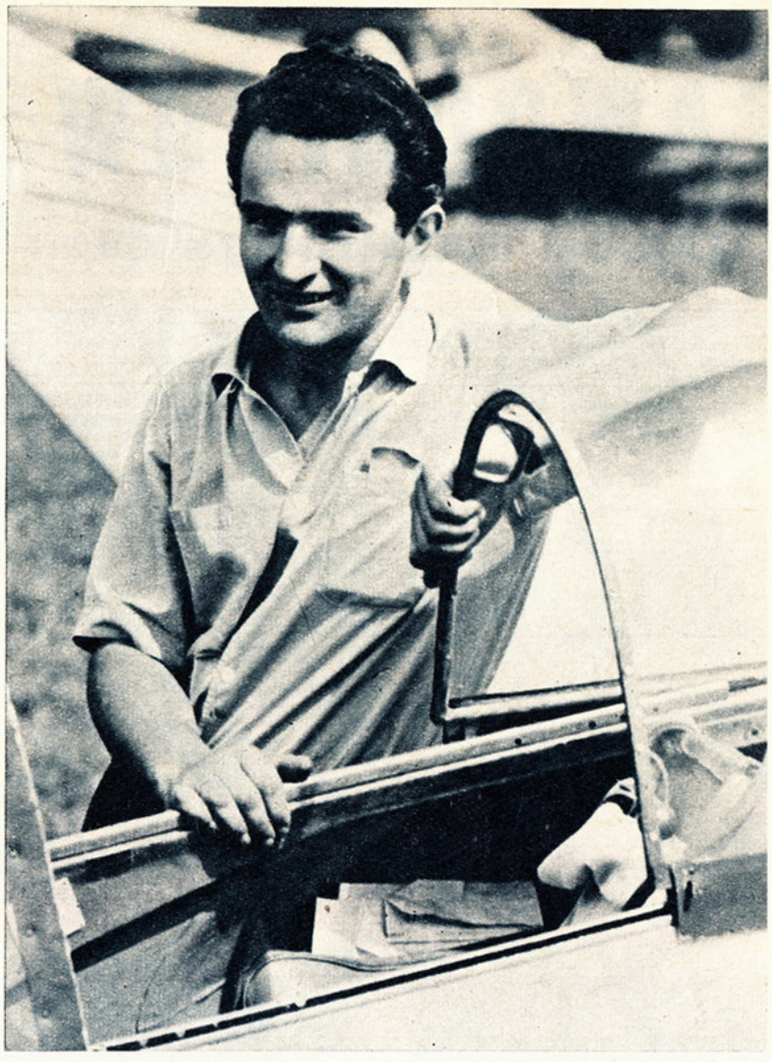
— Sądzę, iż sprzęt nie miał tu decydującego znaczenia. Ja i wszyscy moi koledzy z ekipy uważamy, że o wiele lepszymi szybowcami od naszej „Foki” są radzieckie A-15 i niemiecki LOM „Favorit”. Natomiast decydujące znaczenie miały takie czynniki jak indywidualne umiejętności, taktyka, zespołowe latanie i przynajmniej trochę... szczęścia.

— Wspomniał Pan właśnie o zespołowym lataniu. Jak ono wyglądało w praktyce?

— Zespołowe latanie, to rzecz znana polskim szybownikom. Stosowali je przecież z powodzeniem na mistrzostwach świata w Kolonii. Na tych zawodach niewątpliwie pomogło nam w uzyskaniu pełnego sukcesu. Przytoczę tu też przypadek, kiedy w ostatniej konkurencji — trójkącie 2 x 100 km — Marian Gorzelak poleciał bez radia, pozbawiając się tym samym łączności z nami i zajął jedno z dalszych miejsc w tej konkurencji. Należy podkreślić, że jest ono szczególnie potrzebne właśnie w słabych warunkach termicznych.

— Wiadomo, że zawody te były dla polskich zawodników najpoważniejszą próbą sił przed szybowcowymi mistrzostwami świata w Argentynie i traktowane były jako eliminacja. Czy wobec tego mógłby Pan w tej chwili powiedzieć, kto ma największe szanse reprezentowania naszego kraju na drugiej półkuli?

— Szanse, ze względu na bardzo wyrównany poziom, ma cała szóstka. Przypuszczam, że zawody w Lesznie nie dały w tym względzie żadnych decydujących rozwiązań. Należy tutaj dodać, iż potraktowanie zawodów jako eliminacji było być może koniecznym, ale nie najszczęśliwszym pomysłem. Z jednej strony kolektywna współpraca, z drugiej zaś indywidualna rywalizacja nie sprzyjały w zdecydowanym wyeliminowaniu najlepszych — dodaje obecny przy rozmowie, aktualny wicemistrz świata w szybownictwie Edward Makula.



JÓZEF PIECZEWSKI Foto: B. Koszewski

— Co może Pan powiedzieć o zawodnikach zagranicznych, startujących w zawodach?

— Stwierdzić należy, że poziom latania szybowcowego w reprezentowanych w Lesznie krajach obozu socjalistycznego zdecydowanie się podniósł. Niewątpliwie najlepszymi i najgroźniejszymi byli zawodnicy Związku Radzieckiego z Władimirem Czuwikowem na czele. Oni też będą, jak przypuszczam, głównymi kandydatami i konkurentami do tytułu mistrza świata w Argentynie.

— Wspomniał Pan o szansach zawodników radzieckich w Argentynie. A jakie szanse według Pana na tych mistrzostwach będą mieć zawodnicy polscy?

— Ekipa polska pojedzie do Argentyny niewątpliwie po sukcesy.

— Powracając jeszcze do zawodów w Lesznie chciałbym Pana spytać, którą z rozegranych konkurencji uważa Pan za najtrudniejszą?

— Mimo pozorów jednak nie trójkąt 500, lecz ostatnią konkurencję, trójkąt 2 x 100 km, rozegrany przy słabych wznoszeniach, upalnej i bezchmurnej pogodzie. Moje zdanie w tym względzie pokrywa się zresztą z wynikami ankiety na ten temat przeprowadzonej wśród zawodników.

— Mimo to właśnie Pan zdobył w tej konkurencji pierwsze miejsce i specjalną nagrodę dla zwycięzcy najtrudniejszej konkurencji II ZSKS...

Tu zamiast odpowiedzi Józef Pieczewski obdarzył nas uśmiechem.

— Na zakończenie może opowie Pan Czytelnikom o swoim największym przeżyciu z okresu zawodów.

— Najwięcej emocji przeżyłem w pierwszej konkurencji — trójkącie 200 km, kiedy nad punktem kontrolnym w Zielonej Górze miałem nie więcej niż pięćdziesiąt metrów wysokości nad terenem. Z wielkim trudem udało mi się jednak uniknąć lądowania, a później było już wszystko normalnie.

— I mimo to w tym zdawałoby się pechowym trójkącie 200 km podzielił Pan ex aequo pierwsze—trzecie miejsce?

— Tak, to prawda (i tu znów serdeczny uśmiech). Muszę jeszcze dodać, że raczej nie lubię występować w roli faworyta i być na pierwszym miejscu w czasie trwania zawodów.

— Ale ostateczne zwycięstwo cieszy?

— Oczywiście. I to bardzo.

Żegnam Józefa Pieczewskiego i życzę mu wielu jeszcze największych sukcesów. Popularny, już nie tylko w światku szybowników, Pepi (tą nazwą ochrzcili go zawodnicy austriaccy) serdecznie dziękuje. Za chwilę jest już znów w otoczeniu kolegów. Czeka go dziś jeszcze wiele gratulacji, życzeń i tym podobnych uroczystości.

No cóż, sława zobowiązuje. A takich dni nawet najlepsi szybownicy świata nie mają w życiu za wiele.

Rozmowę przeprowadził:

HENRYK KUCHARSKI

LOTNICZY ZESPÓŁ USŁUG GOSPODARCZYCH (4)

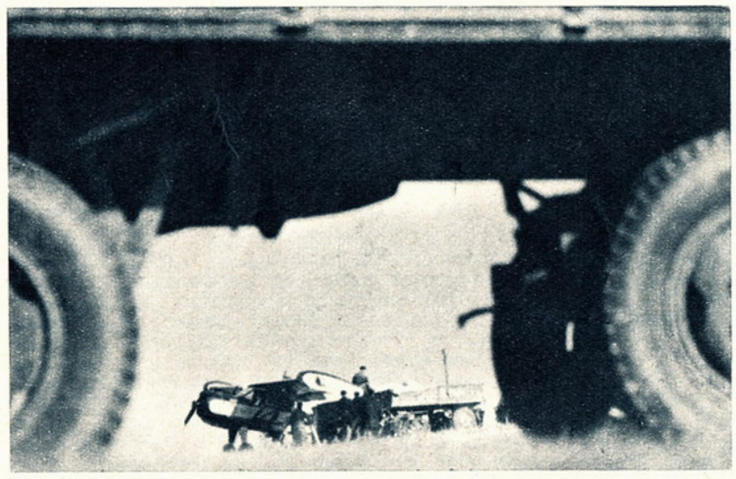
NIE TYLKO LASY, POLA...

W poprzednich numerach „Skrzydlatej" — w trzech odcinkach, z których każdy stanowi oddzielną całość — omówiono w sposób ogólny dotychczasowe osiągnięcia i zamierzenia naszego lotnictwa w dziedzinie usług gospodarczych, a następnie przedstawiono bardziej szczegółowo to zagadnienie oddzielnie w rolnictwie i oddzielnie w leśnictwie.

Obecnie, w celu dalszego kontynuowania tego tematu, przedstawione zostaną usługi lotnicze poza rolnictwem i leśnictwem. Będą to prace na rzecz gospodarki komunalnej, przedsiębiorstw morskich, budownictwa przemysłowego, instytutów naukowo-badawczych, prasy, radia, telewizji i kroniki filmowej, a ponadto innych dziedzin życia.

Usługi lotnicze poza rolnictwem i leśnictwem są w naszym kraju mało znane, rzadko stosowane i dlatego też jeszcze nie wypróbowane. Ogólnie uważa się, że jeśli jakieś usługi nowe, w tym przypadku niecodzienne, bo lotnicze — mają się stać stosowane częściej lub powszechnie, potrzebne jest w tym zakresie zrozumienie, inicjatywa no i wiara w powodzenie określonego przedsięwzięcia.

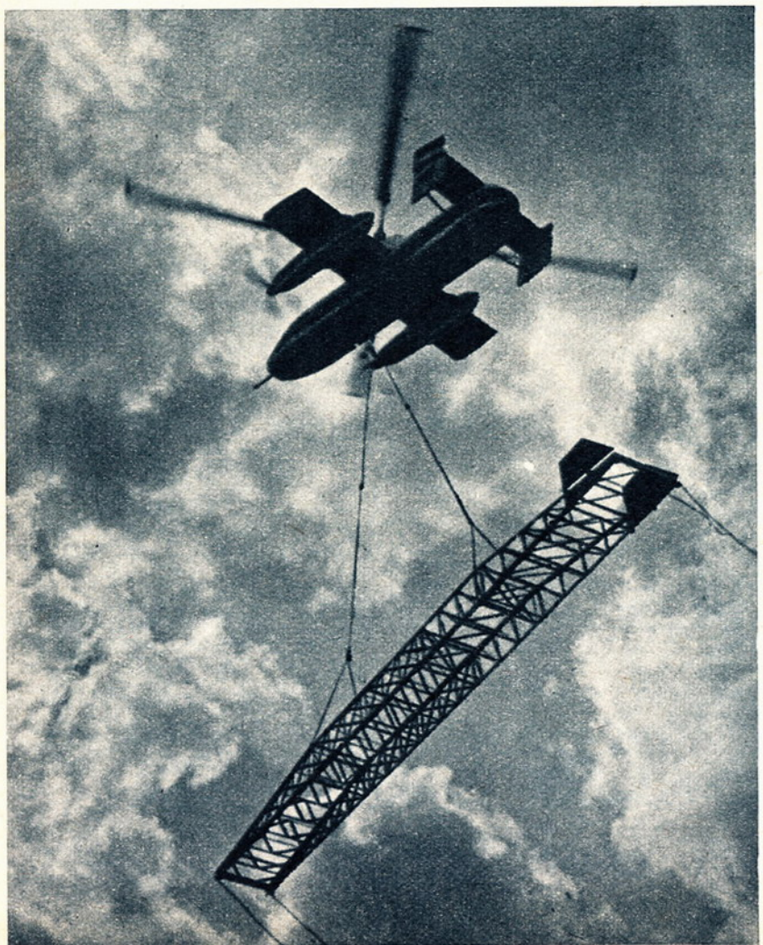
Weźmy dla przykładu omówione już usługi w rolnictwie. Przed rokiem, kiedy to Lotniczy Zespół Usług Gospodarczych rozszerzał coraz bardziej zakres swej działalności, wielu kierowników Państwowych Gospodarstw Rolnych obserwowało prace pilotów LZUG-u z rezerwą, czekając na rezultat przeprowadzonych zabiegów. Dopiero ów rezultat nieoczekiwany, a wielce skuteczny, otworzył oczy wielu specjalistom rolniczym na niewyzyskane w dostateczny sposób korzyści jakie może przynieść rolnictwu samolot lub śmigłowiec.



Napełnianie zbiorników samolotu PZL-101 „Gawron" proszkiem owadobójczym na jednym z lądowisk polowych. Foto: B. Koszewski (1)

Podobnie rzecz się ma z innymi usługami lotniczymi. Weźmy dla przykładu usługi wykonywane dla resortu gospodarki komunalnej, a ściślej dla Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji w Katowicach. O co w tym przypadku chodzi? Po prostu o miedziowanie zbiorników wodnych (zapory wodne). Co to takiego i na czym polega? Zabieg zwany miedziowaniem zbiorników wodnych ma na celu rozsypywanie z samolotu do zbiorników wodnych siarczanu miedzi, powodującego niszczenie glonów, których rozprzestrzenianie się, szczególnie w miesiącu czerwcu, powoduje zarastanie filtrów i nieustanne zamulanie tychże zbiorników (nowego jeziora). Rzecz jasna, że od powstrzymania rozwoju różnych gatunków roślin wodnych uwarunkowana jest normalna regulacja i użytkowanie zbiornika wodnego. W tym też celu piloci LZUG-u wylatali w 1960 roku 25 godzin i 40 minut, a w 1961 roku 44 godziny i 12 minut. Rezultaty ich pracy okazały się bardzo dobre.

Angielski kombinowany śmigłowiec Fairey „Rotodyne" stosowany z powodzeniem jako „latający dźwig".



Interesująco zapowiadają się możliwości rozwoju usług lotniczych na rzecz przedsiębiorstw morskich, w tym przypadku: Głównego Urzędu Morskiego, Polskiego Ratownictwa Okrętowego, Kapitanatu Portu jak również „Dalmoru" i „Arki". Chodzi tutaj oczywiście o usługi dokonywane samolotami dwusilnikowymi oraz śmigłowcami. Na przykład śmigłowiec o dużym udźwigu mógłby przy użyciu odpowiedniej siatki ratowniczej wyławiać rozbitków morskich, dowozić w bliskie rejony łowisk części zamienne, żywność, pocztę itp. Mógłby też być użyty (podobnie jak samolot) do zwiadu ruchu lodów. Brak tej służby powoduje duże straty finansowe, płatne w dewizach.

LZUG zajmował się również przewozem aktorów podczas produkcji filmów fabularnych, fotoreporterów i reporterów prasy, radia i telewizji. Ponadto dokonywał lotów obserwacyjnych nad terenami dotkniętymi klęską gradobicia. Zespół realizował także przewóz filmów dla telewizji warszawskiej z różnego rodzaju imprez, które odbywały się poza stolicą naszego kraju. Z rolniczego samolotu PZL-101 wykonywano zdjęcia lotnicze Warszawy dla Wydawnictwa „Arkady".

Lotniczy Zespół Usług Gospodarczych mógłby przeprowadzać wiele usług związanych z lotami pasażerskimi. Ze względu jednak na brak samolotu pasażerskiego nie był w stanie realizować interesujących ofert. Dla przykładu warto jednak podać, iż Wytwórni Maszyn Żniwnych w Płocku potrzebny był na około 100 godzin samolot pasażerski, mogący lądować na polach żniwnych celem przewożenia dwuosobowej ekipy monterskiej z narzędziami celem dokonywania napraw nowego typu kombajnów pracujących na różnych terenach — w przypadku uszkodzenia lub dokonania przeglądu.

W roku bieżącym LZUG zamierza urzeczywistniać loty pasażerskie dla resortu górnictwa. Będą to loty łącznikowe z budowami wielkich kombinatów (węgiel brunatny, siarka).

Amerykański śmigłowiec Sikorsky S-60 użyty do budowy mostu stalowego. Przenosi on jeden z elementów przęsła o ciężarze 2 ton.

Pożyteczna może być również współpraca w usługach lotniczych dla Instytutu Geologii przy wykrywaniu złóż oraz wysokogatunkowego torfu dla celów eksportowych oraz dla budownictwa przemysłowego (przedsiębiorstwa budowlano-montażowe). Zastosowanie śmigłowca o wielkim udźwigu do montażu różnego rodzaju urządzeń na szczytach budowli, przenoszenia i montażu konstrukcji stalowych jest tańsze niż użycie do tego samego celu odpowiednich dźwigów. Dalej — usługi w dziedzinie transportu elementów budowlanych na terenach trudno dostępnych (w górach), gdzie zastosowanie transportu kołowego napotyka duże trudności.

Jeszcze inny rodzaj usług to przewóz runa leśnego z miejsca zbiorów na lotniska startowe samolotów, wywożących je dalej poza granice państwa. Podobne zagadnienie to przewóz dla „Polfrachtu" truskawek do Szwecji, Norwegii i Finlandii, gdzie cieszą się one ogromnym powodzeniem. Zachęcająco również przedstawia się zagadnienie powietrznego przewozu narybku, którym to problemem zainteresowane są bardzo przedsiębiorstwa rybackie, ponieważ wychodzą one ze słusznego założenia, że transport kołowy narybku hodowlanego przynosi im tak duże straty, iż jedynie przewóz lotniczy byłby dla nich najbardziej opłacalny.

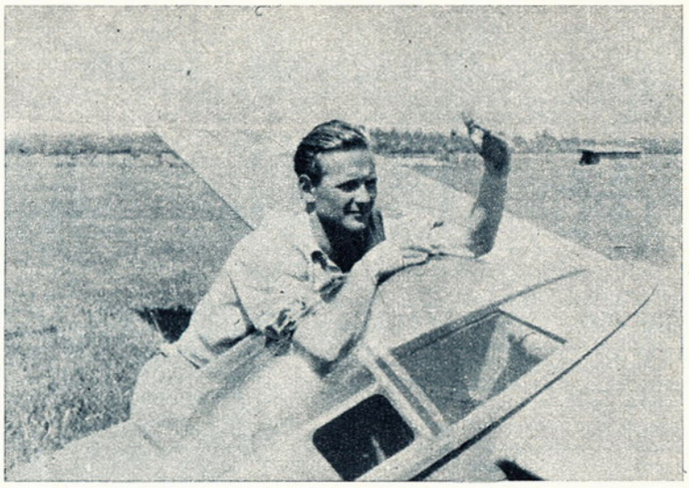
Ponadto jest jeszcze wiele innych usług, które czekają na swój życiowy egzamin w naszych warunkach, bądź też są już w stadium eksperymentowania. A więc loty reklamowe, loty w celach doświadczalnych i kontrolnych (np. fabryczne skoki spadochronowe), przewóz wycieczek (współpraca z „Orbisem" i „Sport Touristem"), loty w celach naukowo-badawczych (archeologia itp.).

Wymienione wyżej możliwości użycia samolotu lub śmigłowca nie zamykają oczywiście listy aktualnego zapotrzebowania i nadchodzących ofert na usługi lotnicze. Lotniczy Zespół Usług Gospodarczych Aeroklubu PRL, powołany do życia w celu stopniowego zaspokajania — w miarę rosnącego zainteresowania samolotem i śmigłowcem — potrzeb gospodarki narodowej, czeka pionierska i zarazem odpowiedzialna praca na tym polu.

TADEUSZ MALINOWSKI

Trzeba było kraść pogodę

II SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA BIAŁOSTOCCZYZNY



Na lotnisku Krywlany w Aeroklubie Białostockim w dniach od 20. do 27 maja br. odbyły się II Szybowcowe Mistrzostwa Białostocczyzny. Zawody miały charakter imprezy ogólnopolskiej, gdyż oprócz pilotów z naszego Aeroklubu startowali zawodnicy z Warszawy, Lublina i Olsztyna.

W niedzielę 20 maja nastąpiło uroczyste otwarcie II S.M.B. Już od wczesnych godzin na lotnisku panuje duży ruch. Szesnaście szybowców ustawionych w dwa rzędy przypomina trochę Centrum Szybowcowe w Lesznie. Obok przed hangarem Aeroklubu samochody i szybowcowe wózki transportowe. Przed drewnianym starym hangarem samoloty.

Czekamy na uroczystą chwilę otwarcia mistrzostw. Przybywają zaproszeni goście: Prezes Aeroklubu Białostockiego Czesław Łojko, Prezes Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz i Szef Wyszkolenia ZG APRL Andrzej Jankowski. Głos zabiera Czesław Łojko. Serdecznie pozdrawia zawodników i prosi o otwarcie mistrzostw Prezesa Aeroklubu PRL Stefana Antosiewicza. Po chwili rozchodzimy się do swoich czynności. I chociaż dziś pogoda nie dopisuje, ciągniki holują szybowce na start. Każdy z zawodników wykonuje po jednym locie treningowym.

Poniedziałek, 21 maja. Dziś rozgrywamy pierwszą konkurencję: przelot po wyznaczonej trasie. Szybowce na starcie, zawodnicy gotowi do lotów. Jeszcze tylko omówienie komunikatu „Meteo" i start. Dwa samoloty CSS-13 i jeden „Junak-2" spisują się sprawnie i za kilkanaście minut miejsce startu jest puste. W powietrzu 16 szybowców krąży w jednym kominie. Jeszcze nikt nie odchodzi. Godzina 13 — „Mucha Standard" i „Jaskółka" meldują się nad taśmą. Odczytujemy numery konkursowe „1" i „2" — to Dąbek i Jakulewicz, tuż za nimi inni. Komisja sędziowska do późnych godzin oblicza wyniki pierwszej konkurencji, które przedstawiają się następująco: 1. L. Bajewska (Warszawa), 2. J. Jakulewicz (Białystok), 3. R. Kucewicz (Białystok), 4. Z. Gadomska (Warszawa), 5. Z. Wasilewski (Białystok).

Wtorek, 22 maja. Cały dzień leje jak z cebra. Kawiarni tu nie ma, do miasta niedaleko, ale ten deszcz. Wspaniała pogoda do brydża. Zawodnicy wcale się nie nudzą.

Środa, 23 maja. Dziś jest lepiej. Rozgrywamy II konkurencję — przelot prędkościowy po trasie trójkąta 109 km; Białystok — Sokółka — Gródek — Białystok. Dziś również idzie wszystko sprawnie. Kilkanaście minut i znów na starcie pusto. Kto dziś okaże się najlepszy? Siedzimy w biurze aeroklubu; milczenie przerywa dźwonek telefonu. Dwaj siedzący obok siebie piloci proszą o wózki transportowe. Po chwili mechanicy ruszają w drogę. Ci mają pełne ręce roboty. Dzielnie pomaga nam dowództwo miejscowej jednostki WOP. Bezinteresownie wypożyczone samochody ściągają szybowce. Godzina 14.50. „Mucha-Standard" nad taśmą. Wyraźnie widać „1" na statecznik pionowym. Zwrot bojowy w lewo, jeszcze jeden zakręt i szybowiec ląduje. Tadzio uśmiecha się. Dziś jest najlepszy. Wyniki II konkurencji: 1. T. Dąbek (Białystok), 2. J. Kuczyński (Białystok), 3. L. Bajewska (Warszawa), 4. Z. Sienkiewicz (Białystok), 5. J. Jakulewicz (Białystok).

Czwartek, 24 maja. Deszcz. W piątek i sobotę tak samo. Jesteśmy zrozpaczeni. Do zaliczenia mistrzostw zgodnie z regulaminem potrzebna jest jeszcze jedna konkurencja. W niedzielę zakończenie, zawodnicy muszą w poniedziałek być w zakładach pracy. Nie ma mowy o przedłużeniu imprezy.

Niedziela, 27 maja. Angielska mgła przykryła miasto i okolice. Gdzieś tam wysoko przeciera się słońce. Synoptyk ze stacji „meteo" w Mikołajkach przekazuje prognozę pogody. Zgadza się co do joty. O godzinie 11 mgła zanika. Od strony południowej ukazują się pierwsze cumulusy. Ostatnia konkurencja II Szybowcowych Mistrzostw Białostocczyzny: docel-powrót Białystok — Bielsk Podlaski — Białystok. O godzinie 12.30 pierwszy zespół odrywa się od ziemi i po chwili wszystkie szybowce są w powietrzu. Czekamy na pierwsze szybowce. Na starcie podniecenie. Czy przynajmniej dwóch zawodników ukończy, bo od zachodu nadciąga właśnie burza? Udało się. Zgodnie z regulaminem konkurencja zaliczona. Mistrzostwa zostały rozegrane. Czekamy na ostatnie wyniki. W trzeciej, ostatniej konkurencji najlepsi byli: 1. Z. Sienkiewicz (Białystok), 2. T. Dąbek (Białystok), 3. A. Sosnowski (Białystok), 4. R. Kucewicz (Białystok), 5. Z. Gadomska (Warszawa).

Natomiast w ostatecznej klasyfikacji pierwsze miejsce zajęła L. Bajewska (Warszawa), 2. Z. Sienkiewicz (Białystok), 3. J. Jakulewicz (Białystok), 4. T. Dąbek (Białystok), 5. R. Kucewicz (Białystok), 6. Z. Gadomska (Warszawa).

Siedzimy wszyscy w komplecie w świetlicy aeroklubu. Jest dość późno, godzina 21. Kierownik mistrzostw wiceprezes Aeroklubu Białostockiego Zbigniew Romanowski odczytuje kolejność miejsc trzeciej konkurencji i wyniki ostateczne. Z rąk prezesa Aeroklubu Białostockiego Czesława Łojki grającą „Eltrę" otrzymuje L. Bajewska z Warszawy. Zbigniew Sienkiewicz — mistrz Białostocczyzny, otrzymuje kryształowy puchar oraz zegarek na rękę. J. Jakulewicz za zdobycie trzeciego miejsca — zegarek budzik. Wszyscy zawodnicy, komisarze sportowi, piloci holujący oraz mechanicy otrzymują miłe upominki.

Pijemy kawę, żegnamy się serdecznie i mówimy sobie „do zobaczenia na III Szybowcowych Mistrzostwach Białostocczyzny w przyszłym roku". Byle tylko dopisała aura.

TADEUSZ KORZONEK

Na zdjęciu u góry: Mistrz Białostocczyzny — Zbigniew Sienkiewicz.

FALA W MAJU

Do całej dotychczasowej statystyki warunków falowych w Tatrach przybył jeszcze jeden dzień dość ciekawy — 14 maja br. Jak dotychczas jest to pierwszy dzień falowy wykorzystany w maju.

Już o świcie nad Tatrami obiecujące Cu lent. O godzinie ósmej były już dwa wały rotorowe — znak dobrych warunków falowych. O godzinie 9.30 wystartował na szybowcu „Mucha Standard" instr. Józefczak. Uzyskał on na drugiej fali nad lotniskiem wysokość 4100 m (3000 m przewyższenia). Maksymalne noszenia falowe 6 m/sek, a przeciętne 2 m/sek. Z tej wysokości próbował przebić się przez pierwszy wał rotorowy nad Tatry. Niestety, wał sięgał 4,5 tys. metrów i był bardzo szczelny — bez żadnych prześwitów i obniżeń wierzchołków. Pomimo że założyliśmy do szybowca dwie nowe baterie, to jednak zakrętomierz w powietrzu przestał działać. Nie pomagały wysiłki pilota. Urządzenia stykowe i przewodowe w szybowcach „Mucha Standard" są tak chytrze pomyślane, że tylko jakiś odpowiedni wstrząs przy starcie lub lądowaniu powoduje zamknięcie obwodu prądu w zakrętomierzu. To, że piloci niejednokrotnie chcąc latać w chmurach sami ukradkiem przeprowadzają prąd swoją własną drogą do zakrętomierza, dobitnie świadczy o kapryśności tego urządzenia.

Również w dniu 20 maja br. oglądaliśmy piękną falę nad Tatrami. Całą noc aż do godziny 9 rano leżała nad Doliną Nowotarską wysoka i gruba chmura falowa. Cały jednak układ falowy gwałtownie zepsuł o godzinie 9—11 nowo falujący układ frontowy nad południową Polską. W obydwu dniach notowano na Kasprowym Wierchu wiatr SSE do SS, od 14 do 17 m/sek, w porywach do 25 m/sek.

L. STĘPIEŃ

HISZPAŃSKA EPOPEA

Uwaga całej opinii światowej skierowana jest znowu na Hiszpanię. Bohaterstwo i zdeterminowanie, z jakim naród hiszpański podjął w masowych strajkach i demonstracjach otwartą walkę z reżimem Franco, budzą powszechną sympatię. Wypadki te są bowiem świadectwem, że mimo 25 lat niewoli, duch wolności i demokracji nie zgasł wśród Hiszpanów.

PRZED 26 laty, 18 lipca 1936 roku, padły w Melilli pierwsze strzały w hiszpańskiej wojnie domowej, która po blisko 3 latach zmagań zakończyła się porażką sił demokracji, pokonanych przez zjednoczony front faszyzmu, przy obojętności i bezczynności zachodnich demokracji. Z militarno-lotniczego punktu widzenia, wojna hiszpańska dostarczyła państwom totalitarnym wielu bezcennych doświadczeń (sami Niemcy wypróbowali w Hiszpanii 12 nowych typów samolotów), które następnie wykorzystywano w grabieżczych kampaniach. **Te same bombowce, które w marcu 1939 roku przestały bombardować Madryt, w pół roku później ujrzeliśmy nad Warszawą...**

Wojskowe lotnictwo hiszpańskie roku 1936 trudno uznać za przodujące. Było ono niezbyt liczne: 6 eskadr myśliwskich, 11 liniowych i 2 wodnopłatów w kraju oraz 4 obserwacyjne i 1 wodnopłatów w koloniach, razem 277 samolotów pierwszej linii. Dysponowało przy tym mało nowoczesnym sprzętem, pochodzącym przeważnie z końca lat dwudziestych.

W momencie wybuchu powstania, pewna część samolotów została zniszczona podczas walk. Po pewnym skrystalizowaniu się frontów obydwie strony dysponowały następującymi siłami:

REPUBLIKANIE: 30 myśliwców Nieuport-62, 3 myśliwce Hawker „Fury", 60 samolotów liniowych Breguet-XIX, 27 samolotów torpedowych Vickers „Videbeest", 36 wodnopłatów Savoia-62 i 5 łodzi latających Dornier „Wal" oraz kilkanaście samolotów komunikacyjnych i transportowych, przystosowanych w toku walk do zrzucania bomb. Lotnictwo szkolne składało się z parku szkoły pilotów w Alcala i szkoły obserwatorów w Cuatro Vientos.

FASZYŚCI: 7 myśliwców Nieuport-62, 43 Breguety-XIX, 3 Dornier „Wal", szereg samolotów transportowych. Szkolne: 6 awionetek aeroklubu andaluzyjskiego.

W pierwszym okresie działań powietrznych, od 18 lipca do końca października 1936 r., akcje lotnictwa strony rządowej związane są bezpośrednio z sytuacją wojsk naziemnych, toczących ciężkie, zmienne boje. Tylko sporadycznie kieruje się naloty na lotniska przyfrontowe powstańców, zwłaszcza te, które używane są do przerzutów wojsk.

Wobec niekorzystnego układu sił, gen. Franco już 25 lipca wysyła misję do Mussoliniego, który w odpowiedzi nakazuje natychmiastowe wysłanie do Hiszpanii dywizjonu bombowców, a wkrótce potem i eskadry myśliwskiej, znanej, jako „La Disperata".

Dzień później dwaj niemieccy kupcy z Tetuanu, Bernhardt i Langenheim, nawiązują w Berlinie kontakt z przedstawicielem Ministerstwa Lotnictwa Rzeszy, gen. Willbergiem. Początkowo rokowania nie dają wyników — Goering nie wierzy w sukces rebelii i gotów jest co najwyżej sprzedać trochę maszyn za ciężkie dewizy. Inaczej ocenia sytuację Hitler, który wydaje polecenie utworzenia specjalnej grupy 20 samolotów transportowych. Jako eskortę dla nich wysłano 6 myśliwców i 20 dział przeciwlotniczych.

Równocześnie założone zostaje towarzystwo „Transporte Hispano-Marroqui A.G.", które od 29 lipca tworzy most powietrzny między Tetuanem a Sevillą. Daremne stają się wobec tego wysiłki republikańskiej floty, blokującej opanowane przez powstanie porty. Pomoc ta uratowała wówczas Franco od pewnej klęski. Do końca października Niemcy wykonują 868 przelotów, przewożąc **13.962 żołnierzy wojsk kolonialnych i 500 ton sprzętu**, w tym 44 działa polowe. Przy ówczesnym stosunku sił pomoc ta odegrała decydującą rolę. Maurowie wyróżniali się przy tym nie tyle walecznością, ile okrucieństwem wobec przeciwników i ludności cywilnej.

Na początku września opuściło Niemcy statkami 4 i pół tysiąca pilotów i personelu technicznego Luftwaffe. Przewieziono również składającą się z trzech eskadr grupę bombowców Ju-52, podobną grupę myśliwską He-51, grupę wywiadowczą He-70 oraz dalszych 6 baterii przeciwlotniczych, a także służby pomocnicze — łączności, meteorologiczną, nasłuchu itd. Tak powstał **„Legion Condor"**, który miał odegrać złowieszczą rolę.

Specjalnie wydzielony tzw. „Sztab „W" zajmował się systematycznym uzupełnianiem sił tej jednostki. W ciągu trzech lat regularnie dwa razy w tygodniu przelatywały nad Alpami i Pirenejami zespoły liczące po 4 maszyny transportowe.

W przeciwieństwie do tego, dostawy dla strony republikańskiej były początkowo minimalne: wyniosły one w tym okresie 48 samolotów, w tym 16 obserwacyjnych Potezów-25, 4 bombowce Potez-54 i po kilka myśliwców Dewoitine-500 oraz Loire-46, jak również bombowców Bloch-200. Z Anglii nadeszło kilka naprędce przebudowanych De Havilland „Dragon" i Airspeed „Courier".

Warto tu wspomnieć, że dzisiejsze źródła hiszpańskie utrzymują, jakoby przestawiciel rządu hiszpańskiego, niejaki Angel Pastor, podpisał w Paryżu kontrakt na dostawę 50 samolotów bombowych PZL-37. Miały one rzekomo czekać w Gdyni, gotowe do załadowania. O bezsensowności tego twierdzenia nie trzeba nikogo przekonywać: Gdyby nawet ówczesny rząd polski miał zamiar pomagać stronie rządowej (a wiemy że tak nie było), to nie dysponował wówczas tyloma samolotami typu „Łoś".

Drugi okres — od listopada 1936 r. do końca kwietnia 1937 r. — to wywalczenie i utrzymanie przez lotnictwo republikańskie przewagi w powietrzu, i to mimo niesłychanej różnorodności sprzętu, utrudniającej współdziałanie taktyczne i naprawy maszyn. Dostawy dla nieprzyjaciela, obejmującej większe ilości myśliwców Fiat CR-32 i obserwacyjnych Romeo-37 dla **Aviazione Legionaria** oraz liniowych Heinkli-45 i -46 dla Legion Condor, topnieją szybko pod zdecydowanymi uderzeniami. W pierwszych dniach listopada następuje seria nalotów na główne nieprzyjacielskie bazy lotnicze w Sewilli, Salamance, Grenadzie, Talawerze, w czasie których przeszło 100 faszystowskich maszyn zostaje wyłączonych z akcji. Ponowny nalot na Talawerę pociąga za sobą uszkodzenie lub zniszczenie 15 włoskich bombowców.

Charakterystyczne, że w tym okresie powstańcy próbują jeszcze maskować rozmiary pomocy z zewnątrz. I tak Heinkle-45 i -46 otrzymują nazwy „Pavo" i „Pava" — paw i pawica, Junkersy-52 — „Pablo" — Paweł, Heinkle-70 — „Rayo" — promień, a sprowadzone później Heinkle-111 — „Pedro" — Piotr. **W rozkazach i publikacjach używane są wyłącznie te hiszpańskie określenia.**

Mimo postępów na ziemi, lotnictwo powstańcze rzadko ukazuje się na hiszpańskim niebie. Z około 50 nalotów na Madryt, prawie połowa zostaje odparta jeszcze przed celem. A nie są to naloty słabe — w dniu 19 listopada atakuje 27 niemieckich i 16 włoskich bombowców pod odpowiednią osłoną myśliwską. Sławne stają się wówczas nazwiska **por. Palancara**, dowódcy eskadry broniącej stolicy, który na przeciętnie co 6 i pół godziny lotu zestrzeliwuje jednego przeciwnika, czy **kpt. Antonio**, który zginął śmiercią bohatera w walce nad samym miastem.

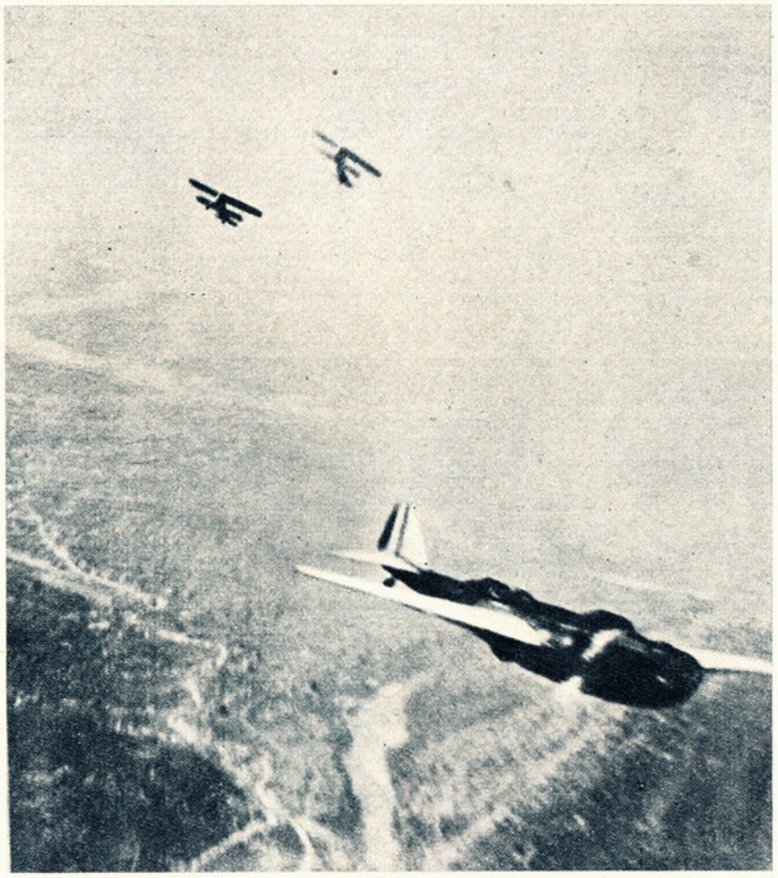
Niemałą zasługę mają dla utrzymania przewagi powietrznej pierwsze radzieckie samoloty, jakie 10 października nadeszły do Hiszpanii: znakomite jak na owe czasy myśliwce I-15 nazywane przez pilotów „Chica" — elegantka, zaś przez wrogów mylnie „Curtiss-jaeger". Później nadchodzi pierwszy transport myśliwców I-16, nazwanych z miejsca „Mosca" — mucha (spotykana często nazwa „Rata" jest określeniem faszystów i znaczy „szczur") oraz kilka SB-2, przezwanych pieszczotliwie „Katiuszką". Był to zastrzyk doskonałego sprzętu, deklasującego zarówno Fiaty-32, jak i przyciężkie i wrażliwe na ostrzał He-51.

Oblicza się, że w wyniku ciężkich strat, liczba zdatnych do walk samolotów spadła po stronie powstańczej do zaledwie 100. Strona rządowa, która straciła do końca 1936 roku 90 myśliwców i 60 aparatów innych typów, dysponowała 150 maszynami.

RAJMUND SZUBAŃSKI

TABLICA 1. Dane taktyczno-techniczne samolotów używanych w lotnictwie hiszpańskim

Nazwa	Silniki KM	Uzbrojenie km-ów	Uzbrojenie bomb	Prędkość km/godz	Zasięg km	Pułap m
Nieuport-62	1 × 500	2	–	270	500	8.200
Hawker „Fury	1 × 640	2	50	330	500	8.800
Breguet-XIX	1 × 500	2	200	220	750	7.500
Vickers „Vildebeest"	1 × 620	2	750	230	970	5.800
Dornier „Wal"	2 × 650	2	400	230	3600	4.400
Savoia-62	1 × 750	2	250	245	900	5.000

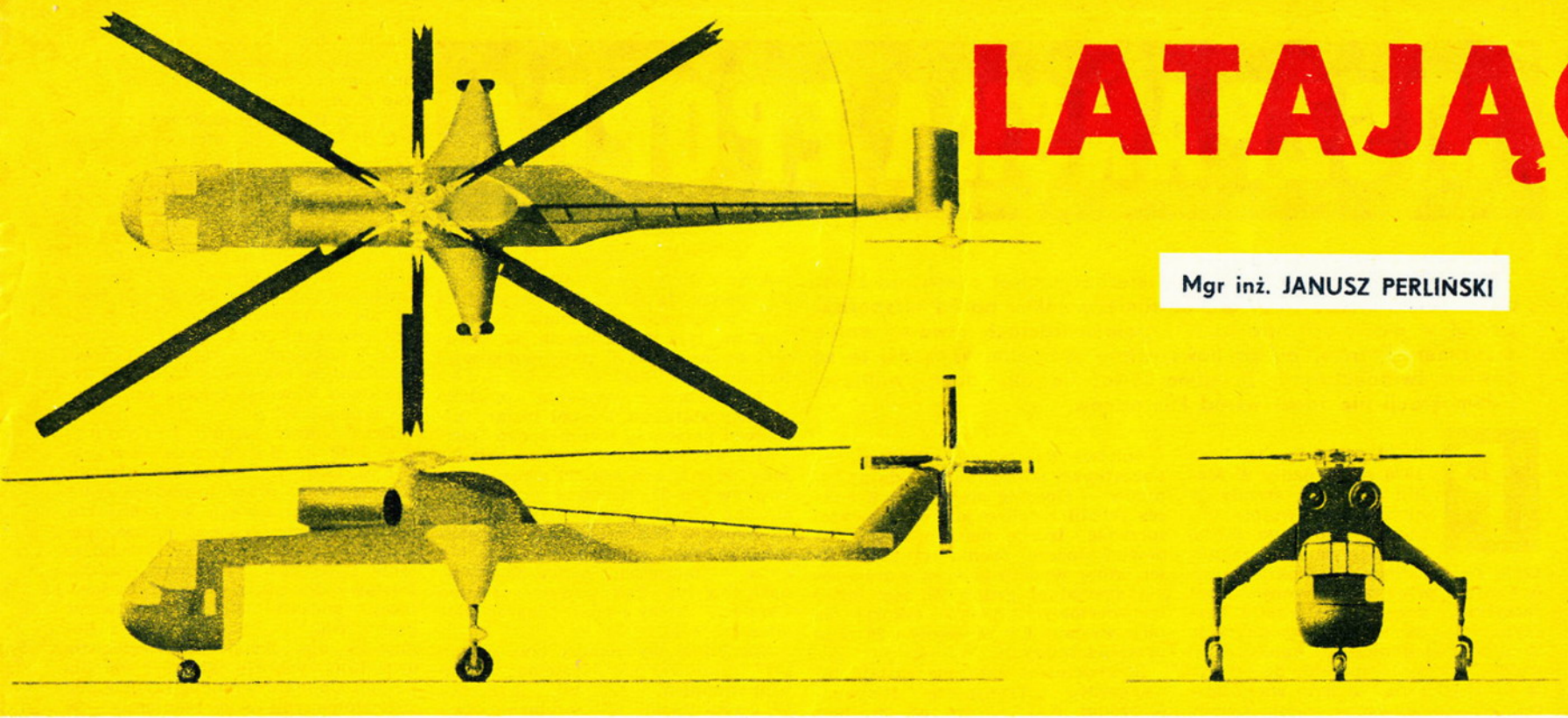


Bombowiec republikański Martin-139 skutecznie odpiera atak nieprzyjacielskich myśliwców.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

LATAJĄC

Mgr inż. JANUSZ PERLIŃSKI



Trzy rzuty śmigłowca dźwigowego S-64, którego prototyp oblatano publicznie 5 czerwca br.

Projekt latającego dźwigu zakładów Hiller (USA). Wirnik dwułopatowy z silnikami odrzutowymi umieszczonymi na końcach łopat.

Wszystko o śmigłowcach i ich problemach konstrukcyjno-użytkowych zawiera praca zbiorowa „Śmigłowce" wydana przez Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.

ŚMIGŁOWCE i ich różnorodne zastosowanie, to temat znany i już dość stary. Mimo to jeszcze niecałkowicie opanowany, dyskusyjny i przy tym nadal rozwijający się. Wśród śmigłowców można wyodrębnić, ze względu na sposoby ich zastosowania, m. in. grupę śmigłowców transportowych. W tym określeniu mieszczą się śmigłowce przeznaczone zarówno do przewozu ludzi, jak i do transportu ładunków. W pierwszym okresie, ze względu na mały udźwig handlowy tego rodzaju statków powietrznych, ładunki siła rzeczy były stosunkowo niewielkie, a liczba pasażerów dochodziła do kilku, później do kilkunastu osób.

Wraz z rozwojem techniki śmigłowcowej, z zastosowaniem nowych, sprawniejszych silników, z opanowaniem problemów specyficznych dla konstrukcji i aerodynamiki śmigłowca, znacznie wzrosły możliwości konstruktorów i można się już było pokusić o zwiększenie ciężaru przewożonych ładunków. Ładunki te przewożono w komorze bagażowej, która stanowiła integralną część kadłuba. Aby poszerzyć zakres zastosowania śmigłowców w dziedzinie transportu towarowego, wprowadzono specjalne wciągarki, które pozwalały na zabieranie ładunku bez konieczności lądowania śmigłowca — w zawisie, i wyładunek również bez potrzeby lądowania. Uniezależniało to transport od warunków terenowych, a należy pamiętać ,że nawet śmigłowiec nie może wylądować na każdym terenie. Przy pomocy wciągarki, zwykle hydraulicznej, ładunek wciągano na pokład śmigłowca i później tą samą drogą opuszczano na ziemię. Innym sposobem, stosowanym przy transporcie na małe odległości, było zawieszanie ładunku na spuszczonej ze śmigłowca linie i przenoszenie go w tej pozycji do miejsca przeznaczenia. W wyniku poszukiwań najlepszych, najsprawniejszych i możliwie ekonomicznych przy tym sposobów transportu ładunków o różnorodnych kształtach i wymiarach, wprowadzono tzw. „latające dźwigi".

CO pod tym określeniem należy rozumieć lub też — jakie są cechy charakterystyczne tego rodzaju śmigłowców? Otóż termin ten określa śmigłowiec dowolnej wielkości — a więc o różnych wielkościach udźwigu — nie posiadający zasadniczo wewnętrznej (integralnej) kabiny do pomieszczenia ładunku. Ładunek jest mocowany na zewnątrz, jak gdyby podwieszany, w opakowaniu lub bez. Ponadto śmigłowiec taki powinien móc lądować nad ładunkiem, który ma zostać przetransportowany, lub jeśli lądowanie nie jest możliwe, podjąć ładunek podczas zawisu przy pomocy wciągarki linowej. Zwykle pojęcie „latającego dźwigu" rozciągane jest także na śmigłowce, które oprócz możliwości zewnętrznego podwieszania ładunku mają jeszcze dodatkowo komorę transportową znajdującą się w kadłubie. Czasem tym samym mianem określa się jeszcze śmigłowce transportujące ładunek na linie zawieszonej pod kadłubem. Nie jest jednak słusznym nazywanie tego rodzaju śmigłowców „latającym dźwigiem", gdyż nie spełniają one jednego z zasadniczych warunków, jakim jest możność wylądowania nad ładunkiem.

„Latający dźwig" pozwala na rozszerzenie zakresu zadań wykonywanych przy pomocy śmigłowców bądź ich ułatwienie. Zadań tego typu, jak: holowanie uszkodzonych środków transportu naziemnego oraz statków, transport wraz z załadunkiem i rozładunkiem materiałów budowlanych, załadunek i rozładunek statków, układanie kabli i rurociągów, walka z pożarami, awaryjne zaopatrywanie w środki żywnościowe, wodę do picia i medykamenty itp. Opracowanie specjalnych podwieszanych zasobników umożliwia wykorzystanie „latających dźwigów" również do przewozu pasażerów. Zasobnik tego rodzaju może być skuteczniej izolowany dźwiękowo, a ponadto podwieszany w taki sposób, aby nie przenosiły się nań drgania z konstrukcji śmigłowca, co oczywiście zwiększa komfort podróży. Przy pomocy tego rodzaju zasobników można oprócz tego transportować warsztaty polowe, węzły łączności itp. „Latające dźwigi" o bardzo dużym udźwigu otwierają nowe perspektywy przed przemysłem ze względu na możliwość zniesienia dotychczasowych ograniczeń na wymiary gabarytowe maszyn i urządzeń, które to wymiary są dotąd ograniczane wielkością dostępnych środków transportu, np. kolejowego.

Głównym czynnikiem określającym konstrukcję „latającego dźwigu" jest jego przeznaczenie, tj. czy będzie on wykorzystany do pracy zasadniczo tylko w zawisie, a jedynie z przelotami na niewielkie odległości — do 20 km, czy też będzie on użytkowany podobnie jako normalny śmigłowiec, np. do przewozu ładunków bądź pasażerów na trasach rzędu 300 km. Doświadczenia wskazują jednak, że za cenę stosunkowo nieznacznego pogorszenia roboczych charakterystyk śmigłowca w wersji dźwigowej można

CE DŹWIGI

Radziecki latający dźwig dr inż. M. Mila podczas przygotowań do rekordowego lotu na wysokość z ładunkiem kontrolnym (23.IX. 1961 r.).

Przy układaniu rurociągów gazowych w terenie trudno dostępnym używa się w Związku Radzieckim śmigłowców Mi-4. Na zdjęciu: Śmigłowiec Mi-4 jako dźwig montażowy podczas prób w ośrodku doświadczalnym pod Moskwą.

mu nadać określony stopień uniwersalności. Dla zwykłych bowiem śmigłowców pierwszorzędne znaczenie ma prędkość przelotowa oraz jednostkowe zużycie paliwa, natomiast dla „latającego dźwigu" parametry te mają już znaczenie raczej drugorzędne. Od żądanego stopnia uniwersalności śmigłowca-dźwigu zależą: układ — jedno lub wielowirnikowy, typ napędu wirnika nośnego — mechaniczne przeniesienie mocy poprzez wał od silnika na wirnik lub bezpośredni (odrzutowy) napęd łopat, wyposażenie nawigacyjne (oraz w inne przyrządy pokładowe), a także kształt śmigłowca — w sensie aerodynamicznym.

Jednym z ważniejszych wymagań, jakie się stawia „latającym dźwigom", jest ich samowystarczalność podczas pracy w terenie. Oznacza to, że prawidłowa i bezawaryjna ich eksploatacja winna być możliwa w terenie bez konieczności stosowania służb naziemnych i techniczno-warsztatowych w ciągu stosunkowo długich okresów czasu. Śmigłowiec tego typu winien być poza tym prosty w obsłudze i dostatecznie odporny na trudne warunki pracy. Z kolei wymaganie długiej żywotności i pewności pracy zmusza do stosowania zbadanych już i dostatecznie sprawdzonych doświadczalnie elementów, a nawet zespołów konstrukcyjnych. Stąd też powstające obecnie konstrukcje „latających dźwigów" wykorzystują nieraz całe zespoły użytkowanych dotąd śmigłowców, które zdały swój egzamin podczas długotrwałej eksploatacji. Oprócz tego „latający dźwig" winien dysponować znacznym zapasem mocy, a to w tym celu, aby skuteczność jego pracy nie spadała w warunkach odpowiadających znacznym wysokościom nad poziomem morza oraz przy wysokich temperaturach otoczenia. Naturalnie warunek ten decyduje przy wyborze zespołu napędowego. Aby móc skutecznie konkurować z dotychczas stosowanymi środkami transportu, „latający dźwig" musi posiadać lepsze charakterystyki ekonomiczne, a więc duży udźwig handlowy, jak najmniejszy koszt eksploatacji odniesiony do czasu lotu oraz maksymalną uniwersalność w pracy. Uniwersalność w pracy może przy tym w wielu przypadkach stanowić czynnik przeważający na korzyść śmigłowca-dźwigu, nawet w przypadku stosunkowo wysokiego kosztu użytkowania.

Specyficzne wymagania stawiane konstrukcjom „latających dźwigów" można ująć następująco. Zewnętrzny kształt winien zapewniać dogodne oraz niezawodne podwieszanie i transport ładunku. Winno być ponadto zwiększone bezpieczeństwo lotu w czasie zawisu z podwieszonym ładunkiem oraz przewidziane skuteczne środki dla szybkiego i łatwego podwieszania ładunków.

W ciągu ostatnich kilkunastu lat zaprojektowano i zbudowano już dość dużo „latających dźwigów"; trudno byłoby tu omawiać wszystkie.

Jednym ze znanych radzieckich „latających dźwigów" jest zmodyfikowany śmigłowiec Mi-6 konstrukcji dr inż. Mila napędzany dwoma silnikami turbinowymi TB-2BM konstrukcji inż. Sołowiewa, o mocy na wale 4 700 KM każdy. Jego podstawowe dane przedstawiają się następująco: średnica wirnika nośnego — 35 m, wysokość śmigłowca — 5 m, udźwig handlowy — 12 t, ciężar startowy — 35,4 t, prędkość maksymalna — 320 km/h i zasięg 500 km. We wrześniu 1961 r. śmigłowiec ten pobił rekord międzynarodowy w udźwigu, unosząc na wysokość 2 326 m ładunek (w postaci worków z piaskiem i płyt żelaznych umieszczonych w zasobniku pod kadłubem) o ciężarze 15 103 kG. Był on pokazany publicznie m. in. podczas Święta Lotnictwa ZSRR w Tuszyno pod Moskwą w 1961 r., gdzie transportował schronisko dla ekspedycji geologicznych.

Z angielskich „latających dźwigów" można wymienić ostatnią wersję śmigłowca o napędzie turbinowym „Westminster" o udźwigu 5 t, zbudowanego przez zakłady Westland na bazie amerykańskiego śmigłowca S-56. Wersja dźwigowa posiada charakterystyczne wysokie podwozie, pozwalające na podwieszanie ładunku pod kadłubem, a ponadto niewielką kabinę, przeznaczoną również do transportu ładunków.

Z amerykańskich śmigłowców-dźwigów należy wymienić: Mc Donnell XHCH-1, Mc Donnell-120 z udźwigiem handlowym do 1 t oraz jeden z najstarszych, bo zbudowany w 1949 r. — Hughes XH-17, który zresztą nie wyszedł poza stadium prób prototypowych. Amerykańskie zakłady Omega Aircraft Co. zbudowały wielozadaniowy śmigłowiec BS-12 „Omega" używany także jako „latający dźwig"; różnego rodzaju ładunki przewożone są w specjalnych zasobnikach podczepianych pod kadłubem lub też są przenoszone w opakowaniu na linach bądź w siatkach. Śmigłowiec ten charakteryzuje się niewielkimi wymiarami, posiada proste i mocne rozwiązania konstrukcyjne. Kadłub śmigłowca w przedniej części mieści kabinę dla pilota i 4 pasażerów. Napęd stanowią dwa silniki tłokowe o mocy 225 KM każdy. Ciężar startowy wynosi 2 200 kG, zaś udźwig handlowy — 600 kG, prędkość maksymalna — 150 km/h, prędkość podróżna — 120 km/h, pułap — rzędu 3 700 m i zasięg około — 300 km. W USA nad stworzeniem „latających dźwigów" pracują również zakłady Sikorsky (United Aircraft). Efektem tej pracy był w marcu 1959 r. pierwszy lot śmigłowca-dźwigu S-60 „Flying Crane" napędzanego dwoma silnikami tłokowymi Pratt-Whitney R-2800, opartego na bazie śmigłowca S-56. Obecnie zakłady te pracują nad śmigłowcem typu „latający dźwig", oznaczonym symbolem S-64, o udźwigu handlowym 8 t i napędzie przez dwa silniki turbinowe.

W NRF „latające dźwigi" projektują zakłady Weser Flugzeugbau, które wspólnie z firmą Sikorsky opracowują śmigłowiec - dźwig WF-S64, nieznacznie tylko różniący się wyposażeniem od S-64. Próby w locie tego śmigłowca mają się odbyć w bieżącym roku. Ponieważ śmigłowiec ten jest specjalnie projektowany jako „latający dźwig" — problemy z nim związane są dość charakterystyczne dla tego rodzaju współczesnych konstrukcji lotniczych.

Śmigłowiec WF-S64 pomyślano jako „latający dźwig" o uniwersalnym przeznaczeniu. Zaprojektowano go w układzie jednowirnikowym z mechanicznym przeniesieniem napędu. Jak wiadomo, ze wzrostem wymiarów śmigłowca coraz silniej występuje niepożądane zjawisko drgań, w szczególności wibracji konstrukcji, wynikłej z działania sił okresowych o małej częstotliwości, a powodowanych pulsacją strumienia zawirnikowego. Dlatego też, aby sprowadzić do minimum związane z powyższym ryzyko techniczne powstające przy opracowywaniu całkowicie nowej konstrukcji oraz aby oszczędzić czas i koszty, wymiary śmigłowca tak S-64, jak i WF-S64 są podobne do wymiarów śmigłowców S-56 i S-60.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

Prototyp latającego dźwigu Sikorsky S-60 z dwoma silnikami tłokowymi Pratt-Whitney R-2800 i z podwieszoną kabiną pasażerską.

Kabina załogi w latającym dźwigu S-64. Widoczne jest miejsce pilota-operatora i jego pulpit sterowniczy.

MODELARZ LOTNICZY
„SKRZYDLATEJ POLSKI"

Szkolne mistrzostwa we Wrocławiu

MISTRZOSTWA odbyły się 10 czerwca br. na lotnisku Aeroklubu Wrocławskiego. Organizowane były przez Aeroklub Wrocławski wraz z Kuratorium Okręgu Szkolnego. Mistrzostwa były podsumowaniem całorocznej pracy modelarzy za rok szkolny 1961/62. Oficjalnego otwarcia mistrzostw dokonał kurator okręgu szkolnego Wrocław. W wypowiedzi swojej kurator zachęcał startującą młodzież do pracy nad zwiększeniem grona modelarzy poprzez zachęcanie swoich szkolnych kolegów do wstępowania do modelarni lotniczych, gdzie mogą bardzo pożytecznie i ciekawie spędzić czas wolny od zajęć szkolnych.

W mistrzostwach brało udział 86 zawodników, którzy zostali wyłonieni poprzez eliminacje jako najlepsi w poszczególnych modelarniach.

Startowało w I klasie wyszkoleniowej w kat. modeli A-2 — 11 zawodników, silnikówki — 8 zawodników, gumówki — 4 zawodników. W klasie II wyszkoleniowej: gumówki małe „Konik Polny" — 7 zawodników, modele „Dzięcioł" — 31 zawodników. W klasie III: modele „Jaskółka" — 25 zawodników. Udział w mistrzostwach brało 17 modelarni lotniczych. Praca komisji sportowej została na tych zawodach bardzo usprawniona. Polegała na tym, że każda para komisarzy sportowych wyczytała z uprzednio sporządzonej listy grupę zawodników, którym następnie mierzyła czas podczas startów. W ten prosty sposób zostało wyeliminowane szukanie komisarzy przez młodych i niedoświadczonych zawodników.

Na mistrzostwach rozegrano 3 kolejki lotów. Poszczególne modelarnie reprezentowane były 3-osobowymi ekipami modelarzy. Każda modelarnia miała prawo zgłosić: 1 ekipę w klasie III, 2 ekipy w klasie II (szybowce i gumówki szkolne) oraz 2 ekipy w klasie I. Pogoda podczas zawodów była bardzo sprzyjająca. Szybkość wiatru do 3 m/sek. Jako ciekawostkę tych zawodów należy uważać lot modelu „Jaskółka" modelarza Jerzego Nowakowskiego, który trwał 455 sekund.

Na zakończenie zawodów rozdzielono bardzo przyjemne nagrody. Za pierwsze dwa miejsca w każdej klasie wyszkoleniowej wręczono zwycięzcom silniczki modelarskie. Za zajęte trzecie miejsca — reprodukcje czołowych malarzy. Mistrzostwa Klas Szkolnych były dużym przeżyciem dla startujących młodych zawodników. Były one udaną i dobrze zorganizowaną imprezą.

Wyniki zawodów:

KLASA I — Szybowce A-2 — 1. Jadwiga Rusalewicz — 349 pkt, 2. Ryszard Borkowski — 343 pkt, 3. Kazimierz Grzesik — 338 pkt.

Gumówki Wakefield — 1. Jacek Pelc — 226 pkt, 2. Ryszard Wroczyński — 173 pkt, 3. Ludwik Walski — 153 pkt.

Modele silnikowe — 1. Adam Cały — 254 pkt, 2. Jacek Sieradzki — 231 pkt, 3. Sławomir Babraj — 115 pkt.

KLASA II — Modele szybowców „Dzięcioł" — 1. Andrzej Smyk — 268 pkt, 2. Rafał Mączyński — 259 pkt, 3. Jan Orzechowski — 253.

Modele gumówek szkolnych „Konik Polny" — 1. Krzysztof Chojcan — 104 pkt, 2. Piotr Chojcan — 77 pkt, 3. Krzysztof Faliński — 23 pkt.

KLASA III — Modele typu „Jaskółka" — 1. Jerzy Nowakowski — 318 pkt, 2. Tadeusz Starczewski — 241 pkt, 3. Antoni Franczak — 194 pkt.

WYNIKI ZESPOŁOWE. W klasie I — 1. Ośrodek Modelarski — 862 pkt, 2. Dzierżoniów — 802 pkt; Klasa II — 1. Szkoła 15 — Wrocław — 527 pkt, 2. ZHP — Strzelin — 493 pkt; Klasa III — 1. Świetlica WSK — Psie Pole — 605 pkt, 2. Szczep lotniczy „Błyskawica" 515 pkt.

JERZY KOSIŃSKI

Pomorskie zawody małego lotnictwa

W dniu 3 czerwca br. na lotnisku Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu odbyły się III Klubowe Zawody Modeli Latających. Zawody te miały charakter szkoleniowy i w myśl wytycznych APRL celem ich było podsumowanie wyników pracy w modelarniach za rok szkolny 1961—62. W zawodach udział wzięło 29 dziewcząt i chłopców w wieku od 10—16 lat, którzy wchodzili w skład 6 zespołów reprezentujących modelarnie toruńskie i terenowe. Przy bardzo dobrej pogodzie i w atmosferze „wielkich zawodów" rozegrane zostały trzy zasadnicze konkurencje, których wyniki podaję poniżej.

I Szybowce szkolne Kat. 1/2 A — „Jaskółka" (3 loty): 1. Jan Bordewicz (Dom Kult. Dzieci i Młodz.) — 259 pkt, 2. Zenon Kadelski („Młody Las") — 135 pkt, 3. Marian Szewczyk (Zasadn. Szk. Zawod.) — 109 pkt.

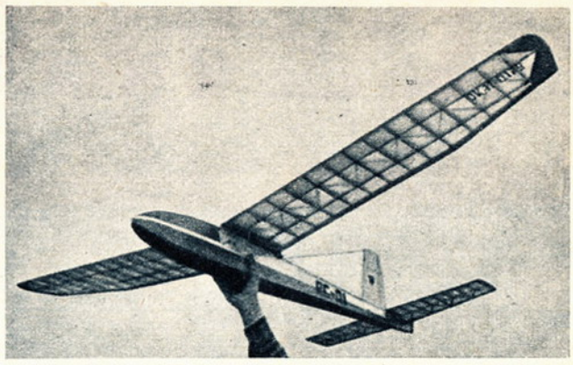
II Szybowce Kat. A-1 „Dzięcioł" (3 loty): 1. Janusz Ryżowicz („Młody Las") — 274 pkt, 2. Jan Świdziński (Dom Kult. Dzieci i Młodz.) — 256 pkt, 3. Jan Srubka (Zasadn. Szk. Zawod.) — 153 pkt.

III Modele na uwięzi „Żuk" (2 loty): 1. Bogdan Lewandowski (Dom Kult. Dzieci i Młodz.) — 123 pkt, 2. Arendt (Zasadn. Szk. Zawod.) — 123 pkt.

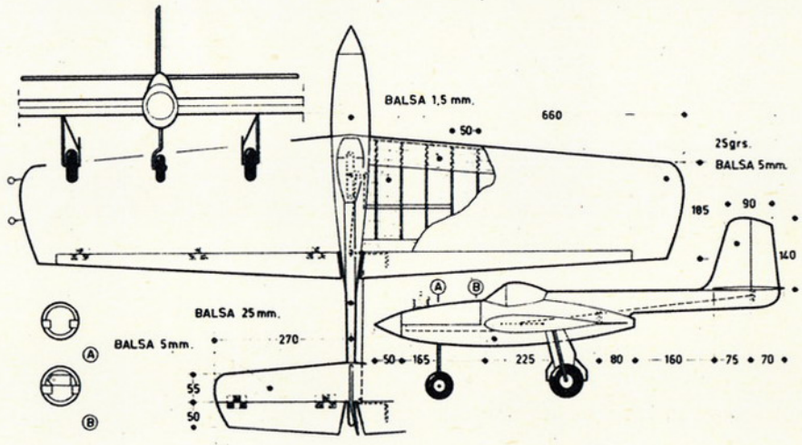
Zespołowo zwyciężył zespół Domu Kultury Dzieci i Młodzieży (Toruń) — 691 pkt przed „Młodym Lasem" (Toruń) — 641 pkt i Zasadniczą Szkołą Zawodową (Toruń) — 482 pkt. W czasie uroczystego zakończenia zawodów zwycięskie ekipy otrzymały puchar przechodni w kl. III i puchar na stałe za wynik ogólny. Najlepsi modelarze otrzymali efektowne nagrody pamiątkowe i dyplomy. Organizacja imprezy wzorowa. Zawodom kibicowało sporo młodych sympatyków małego lotnictwa, dla których widowisko to było prezentem z okazji Międzynarodowego Dnia Dziecka.

HENRYK MELLER

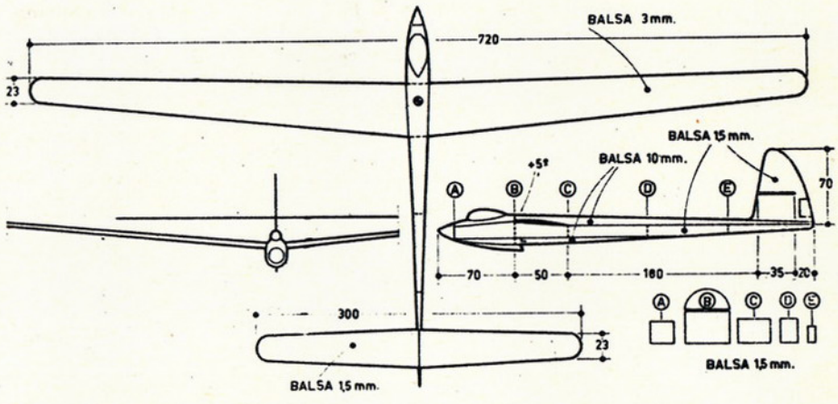
CIEKAWE MODELE



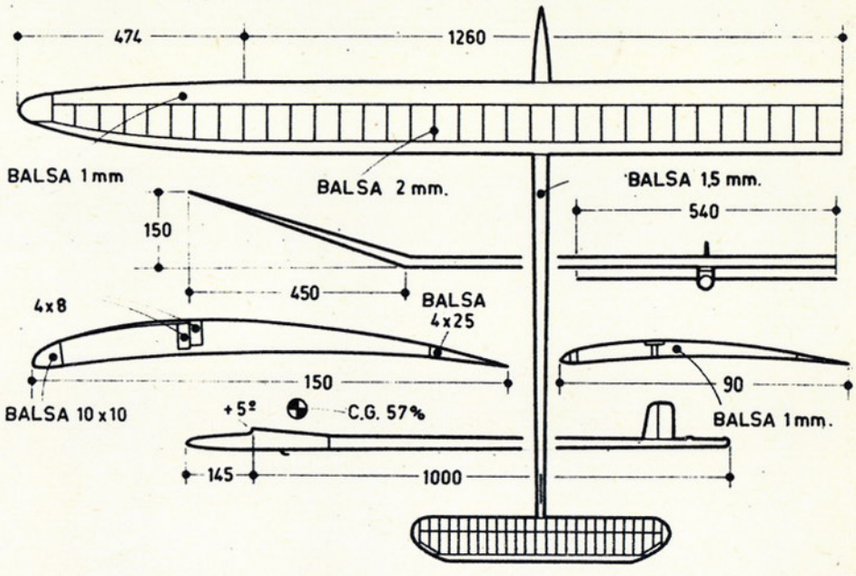
„Saturn", nowy radiomodel szybowca konstrukcji J. Michalowicza z Czechosłowacji. Przeznaczenie, na skutek prostoty konstrukcji, dla początkujących radiomodelarzy. Rozpiętość — 2 640 mm, długość — 1 160 mm, ciężar — 1 250 G, powierzchnia skrzydeł — 43,2 dcm², powierzchnia usterzenia wysokości — 8,5 dcm². Sterowanie tylko sterem kierunkowym. Zbudowano dotąd 10 sztuk tego modelu.



Akrobacyjny model na uwięzi, stylizowany Temco TT-1, konstrukcji Amerykanina J. E. Wellsa. Ster wysokości wspomagany klapami skrzydłowymi. Silnik 7 cm².



Oryginalny szybowiec do startu z wyrzutni gumowej (dł. 13 m) konstrukcji amerykańskiej. Uwagę zwraca wielkie wydłużenie i rozpiętość skrzydeł u tego rodzaju modelu. Skrzydła i usterzenie z pełnych profilowanych deseczek balsowych.



Szybowiec A-2, konstrukcji Szweda B. Modeera, o bardzo nowoczesnej sylwetce. Przeznaczony jest na najbliższe mistrzostwa świata.

O NOWY „PUCHAR BAŁTYKU"

Tekst i foto: PAWEŁ ELSZTEIN

TRZY lata temu Aeroklub Warmińsko-Mazurski zainicjował zawody modeli wodnosamolotów. W roku bieżącym organizację zawodów dla tego typu modeli przejął Aeroklub Gdański. Stąd też dnia 17 czerwca br. w Rewie pod Gdynią rozegrano interesującą imprezę, po raz pierwszy u brzegów morza.

Na starcie stanęło 18 zawodników: 12 w kategorii modeli z silnikiem mechanicznym i 6 w gumówkach. Mimo silnego wiatru, a więc warunków raczej nieprzychylnych dla maleńkich samolotów, starty wypadły imponująco. Modele odlatywały daleko w morze, gonione przez łódź motorową i kajaki obsługiwane przez gdyńskich harcerzy. Okazało się, że łatwo stosunkowo odnaleźć model na morzu, ale trudno go dowieźć na ląd, gdy wiatr dmucha akurat w przeciwnym kierunku, a falowanie zmniejsza szybkość jazdy. Wspomnieć trzeba o tych kłopotach, bowiem tylko one były przyczyną ograniczenia lotów do trzech zamiast czterech regulaminowych. Gdyby dysponowano co najmniej dwoma jednostkami motorowymi, zapewne szybciej działałaby służba odszukiwania modeli i transportu powrotnego.

Nowy „Puchar Bałtyku" (ufundowany przez DALMOR) zdobyła ekipa Aeroklubu Warszawskiego.

Ogólnie można stwierdzić, że impreza w Rewie była udana. Proponować warto rozszerzenie jej w roku przyszłym nie tylko w czasie (np. 2—3 dni łącznie z próbą bicia rekordów), ale przede wszystkim w liczbie uczestników. Uważać trzeba, iż wprowadzenie jakiejś kategorii np. juniorów zbliżyłoby najmłodszych (może na razie dzieciarnię Trójmiasta) do niepopularnej ciągle, a wielce ciekawej kategorii modeli wodnosamolotów.

Coś warto na pewno uczynić, by na drugich zawodach w roku 1963 liczba zawodników sięgała co najmniej 50 osób. Warto także utrzymać tradycyjne zawody w Dajtkach, od czego chyba Aeroklub Warmińsko - Mazurski się nie wymówi. Marzeniem byłoby ujrzeć w roku przyszłym, obok wspomnianych juniorów, nowe konstrukcje nie tylko o układach przyjętych w modelach lądowych, ale np. łodzie latające, może wodno - szybowce albo rakiety, których głowice lądować mogą na falach. Kto wie, czy nasi radiomodelarze nie mogliby pokusić się o zbudowanie wodnosamolotu zdalnie kierowanego?

P. S. Prostując notatkę z uprzednich numerów podajemy prawidłową kolejność zajętych miejsc w kategorii silnikowej: 1. K. Ginalski — 386 pkt, 2. T. Pelczarski — 343 pkt, 3. Z. Sulisz — 339 pkt.

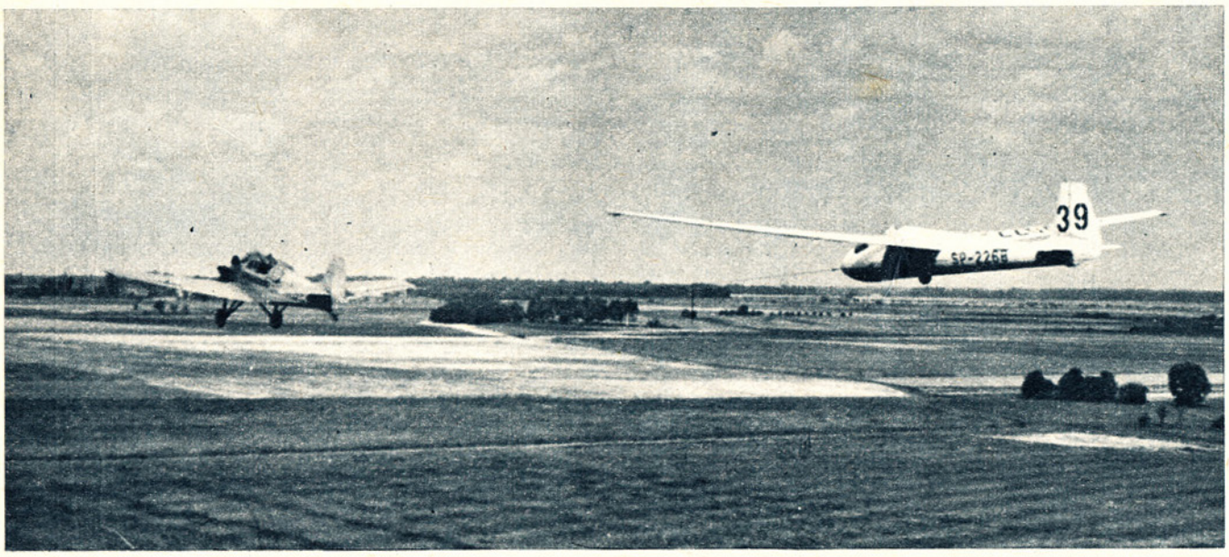
Uroczyste otwarcie zawodów nad brzegiem morza u stóp rybackiego osiedla w Rewie. Organizatorzy pomyśleli nawet o pomysłowej dekoracji startu.

Namioty postawione przez gdyńskich harcerzy chroniły zawodników i modele przed silnym wiatrem. Powyżej: Nowy Puchar Bałtyku fundacji DALMOR-u.

Stanisław Lenard z Gdańska z ciekawym modelem ze składanym przednim pływakiem. Pływak podciągany był amortyzatorem pod kadłub. Uruchomienie wyzwalaczem lontowym. Urządzenie działało sprawnie.

Mistrzowski start wodnosamolotu z silnikiem gumowym. Model Jerzego Kosińskiego z Warszawy, zwycięzcy w kategorii gumówek.

Antoni Sulisz z Warszawy z modelem silnikowym.



Po starcie

Foto: B. Koszewski (2)

PODNIEBNE BOJE SZYBOWCOWYCH ASÓW

Dokończenie

W piątek dnia 15 czerwca br. odbyła się ostatnia konkurencja II Zawodów Szybowcowych Krajów Socjalistycznych i VIII Szybowcowych Mistrzostw Polski. Był nią rozegrany po raz pierwszy na żawodach dwukrotny przelot prędkościowy po trójkącie 100 km.

Już rankiem było bardzo ciepło, pogodnie i bezwietrznie. Oczywiste było, że będzie występowała typowa termika wypracowana. Problemem stało się tylko, czy nastąpi rozwój chmur kłębiastych. Komunikat meteorologiczny potwierdził spostrzeżenia wzrokowe i — odpowiednio do warunków atmosferycznych — wyznaczono zadanie dnia: dwukrotny przelot prędkościowy po trasie trójkąta 100 km Leszno — Wąsosz — Gola — Leszno (razem 208 km).

Ogłoszenie konkurencji wywołało u zawodników wyraźne podniecenie. Takiego przelotu jeszcze nie było — jaka więc taktyka będzie najlepsza? Mało. To może być ostatnia szansa awansowania w tabeli wyników — jak prześcignąć konkurentów. Bezchmurna termika to duża loteria — komu dopisze szczęście — mnie czy tym co są przede mną?

A słońce grzeje i grzeje. Bidony i butelki z napojami są dziś niezbędnym elementem wyposażenia. Wreszcie start. Nad lotniskiem tworzą się potężne roje skupiające ponad dwadzieścia szybowców. Na trasę odchodzi niewielu pilotów. Wszyscy czekają do godziny 13, o której zamknięta zostanie linia startu lotnego. Warunki o tej porze powinny być najlepsze. Na kilka minut przed 13 nad startem długi sznurek meldujacych się szybowców obu klas. Znikają na horyzoncie i do lotniska dochodzą tylko fragmenty rozmów przez radio. Do zawiadowcy zgłaszają się pierwsi pechowcy, których bezchmurne niebo nie chciało przyjąć. Andrzej Ciesielski, który członkostwo kadry miał już „w kieszeni", usiadł niedaleko i szanse przepadły. Bułgar Markow w ogóle nie odleciał od lotniska. Lądują przymusowo i inni.

Ale nie mija dwie godziny, gdy nad lotniskiem zaczyna się ruch. Pierwsze przyleciały cztery „Muchy Standard". Zaraz za nimi trzy „Foki". Na płycie hangarowej duża grupa ludzi. Konkurencja się podoba — nareszcie coś dla kibiców. Lucyna Bajewska „wykręca" się z minimalnej wysokości — pewnie na życzenie widzów.

I znów szybowce giną na długie minuty. Wznoszenia są i słabe, i nieregularne. A z nieba leje się obezwładniający żar. Wreszcie finisz. Na mecie pierwszy melduje się Józef Pieczewski. Brawo Pepi! Długa przerwa świadczy, że to on będzie zwycięzcą konkurencji międzynarodowej. Przelot wykonał w pięknym stylu. W konkurencji krajowej najlepszy był młody pilot ostrowski, Sadomir Smoliński.

O przelocie mówi *Józef Pieczewski:*

Warunki były bardzo zmienne. Na każdym punkcie były inne wznoszenia. Cała sztuka polegała na tym, by wysokość uzyskiwać w rejonie dobrych warunków i z niej dolatywać do następnego obszaru z silnymi wznoszeniami. Najtrudniejszy do pokonania był czwarty bok. Na nim to z wysokości 700 m wykonałem przeskok 12 km. Dolot z wysokości 750 m rozpocząłem z odległości 15 km. Dużo pomogły mi informacje otrzymane od kolegów przez radio.

Sadomir Smoliński, zwycięzca konkurencji krajowej:

Odszedłem z ostatnią grupą. Początkowo leciałem z Bolkiem Kochanowskim — razem „dojrzewaliśmy" na wysokości 200 m. W Goli ponownie byłem na tej wysokości. Po przeleceniu 5 punktu zwrotnego miałem kryzys, ale znalazłem wznoszenie 3,5 m/sek, po wyjściu z którego wykonałem długi dolot korzystając po drodze z wznoszeń w locie prostym.

Szef ekipy węgierskiej *Nandor Opitz* komentuje:

To była bardzo ciężka konkurencja, wymagająca całkiem nowej taktyki zawodniczej. Dodatkowe kłopoty stwarzały zmienne warunki atmosferyczne na trasie, zmuszające często do „wykręcania" się z małych wysokości. Naszym zawodnikom trudno było się przyzwyczaić do lotów w tak wielkich skupiskach szybowców. (pj)

KOMUNIKAT CZSPAD 1 (28)

PIERWSZE zgłoszenia do V Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski" otrzymaliśmy z Aeroklubu Poznańskiego. Są to dwa wyczyny dwóch sportowców sekcji spadochronowej AP.

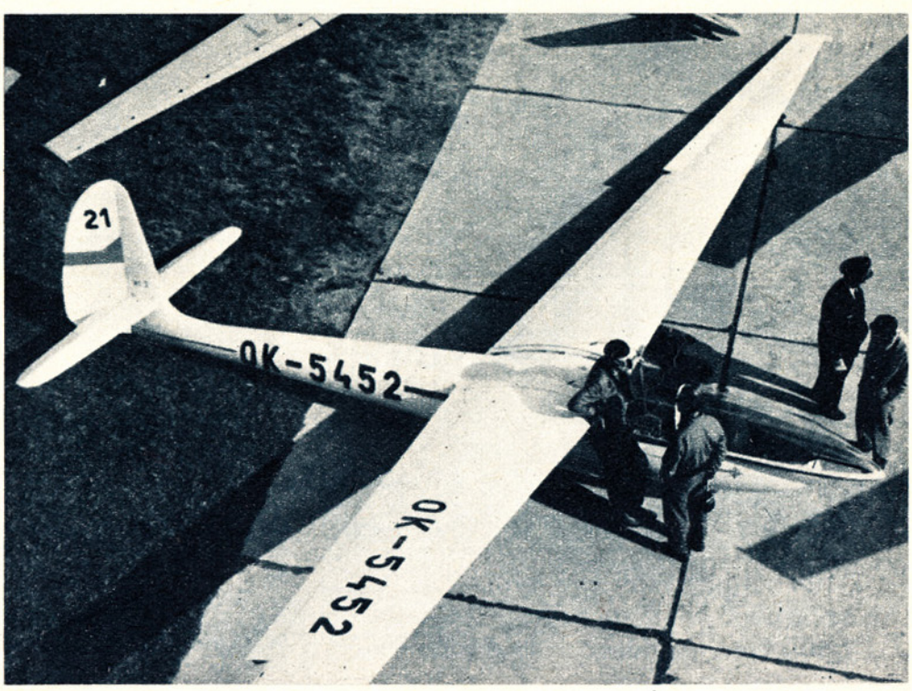
Konkurencja III — dwa skoki dzienne z wysokości 1 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu na celność lądowania, wykonane dnia 24 maja 1962 roku:

1. Jerzy Kędzierski — 7,90 m i 9,90 m — 282,2 pkt.
2. Zbigniew Frankowski — 20,30 m i 36,50 m — 243,2 pkt.

W ten sposób skoczkowie Aeroklubu Poznańskiego jako pierwsi przystąpili do Całorocznych Zawodów.

Czekamy na dalsze zgłoszenia z aeroklubów regionalnych. (m)

Czechosłowacki „Demant" na leszniańskim lotnisku.



HANNA BADURA OPOWIADA O SWYM REKORDOWYM PRZELOCIE

13 czerwca w Lesznie, trochę w cieniu „królewskiej konkurencji" trójkąta 500 km, został pobity na szybowcu dwumiejscowym rekord świata w przelocie docelowo-powrotnym. Do grona naszych — tak bardzo sławnych w świecie — najlepszych szybowniczek dołączyła Hanna Badura z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego, która „wykosiła" Pelagię Majewską, posiadaczkę poprzedniego rekordu w tej konkurencji (z dnia 23 maja 1956 r. — 341,9 km).

Hanna Badura zaczęła latać w Bielsku w 1958 roku u instruktora Jana Winczo. Srebrną odznakę szybowcową uzupełniła w 1960 r. w Lesznie. W 1961 r. w jednym przelocie docelowym długości 520 km zdobyła dwa diamenty (20.VI. Leszno — Tyszowce). Ostatni diament zdobyła w Jeżowie, gdzie uzyskała przewyższenie 5 440 m w dniu 5 grudnia 1961 r. W tym roku ustanowiła wyczyn homologowany prędkości przelotu na dystansie 100 km wynikiem 112 km/h.

O swym rekordowym przelocie Hanna Badura opowiada:

Wystartowałam na „Bocianie" z Krysią Pietraszak przed godziną 10 i zaraz po wyczepieniu zameldowałam się na taśmie, wracając do komina, który zauważyłam na holu. Nie zwlekałam ani chwili z odejściem, ponieważ z komunikatu wynikało (a obserwacje to potwierdzały), że cumulusy będą rozwijać się intensywnie i rejon Łasku, gdzie spodziewane były ławice ACu, należało osiągnąć i opuścić jak najszybciej. Do Ostrowa leciało się łatwo i szybko. W tym czasie spotkałam najsilniejsze wznoszenia: do 5,5 m/sek. W okolicy Pogorzeli dogoniły mnie szybowce ZSKS i poza Ostrów lecieliśmy razem — oczywiście w granicach możliwości moich i „Bociana". Za Ostrowem zostały w pobliżu tylko „Jaskółki" i „Komety", ale tam napotkaliśmy pierwszy pokaźny obszar zacieniony przez chmury i rozpierzchliśmy się w poszukiwaniu przejścia. W rejonie Ostrowa Kaliskiego przeżywałam pierwsze ciężkie chwile i tylko maksymalna koncentracja i obserwacja terenu pozwoliły mi znaleźć miejsce, gdzie prawie „od ziemi" wykręciłam się pod podstawę. Aż do Zduńskiej Woli, gdzie kończyły się dotychczasowe warunki (i gdzie dogoniłam znowu całą watahę szybowców), leciałam znów względnie szybko. Spodziewałam się, że obszar dzielący mnie od lotniska w Łasku przeskoczę z małą stratą wysokości i że po zameldowaniu zdołam wrócić pod te same chmury.

Niestety, na linii Łask — Zgierz leżały zapowiedziane ACu, pod których wschodnim krańcem dopiero z największym trudem udało się odzyskać wysokość. Obchodząc Łask północną stroną (pod ACu tworzyły się gdzieniegdzie anemiczne Cu), zdołałam przejść nareszcie na powrót w rejon Zduńskiej Woli. Następny krytyczny moment miałam przy przekraczaniu Warty, obok miejscowości o tej samej nazwie. Na szczęście wilgotny teren po obu stronach rzeki, w zestawieniu z murowanymi zabudowaniami miasteczka, spełniły moje nadzieje, dając trzymetrowe wznoszenia.

Do Ostrowa leciałam jak do Mekki wierząc, że w Ostrowie zawsze nosi. I tak naprawdę było. Ale chociaż wydawało mi się, że już jestem w domu — prawdą było, że to jeszcze 92 km do Leszna. Od lasów koło Pogorzeli sytuacja wyglądała kiepsko, bo chmury się kończyły, było mglisto i obawiałam się trudności. Szczęśliwie spotkałam coś niecoś na termice bezchmurnej, a potem koło Gostynia utworzyła się nade mną chmurka, pod którą „wykręciłam" drugą wysokość dnia — 1 900 m. Zasadniczo miałam już zapewniony dolot, ale licząc się z czołowo-bocznym wiatrem leciałam bardzo ostrożnie i przygazowałam dopiero wtedy, kiedy wiedziałam ze „105%" pewnością, iż osiągnę lotnisko. Lądowałam o 18, ku wielkiej radości mojej dzielnej pasażerki, która cierpliwie towarzyszyła mi w tym długim locie.

CZWÓRKA AKROBATÓW

NA III samolotowych Mistrzostwach Polski w Akrobacji, które odbyły się z początkiem czerwca br. we Wrocławiu, doskonale spisała się reprezentacja Aeroklubu WSK ze Świdnika. Była ona także najliczniejsza — liczyła bowiem aż czterech pilotów. Przyczynił się do tego wielki zwolennik akrobacji samolotowej, kierownik świdnickiego klubu Stanisław Kasperek, który trzykrotnie już zdobył tytuł mistrza i raz wicemistrza Polski.

Obok Stanisława Kasperka najlepszymi akrobatami samolotowymi są Ryszard Kasperek (brat Stanisława), Zbigniew Prandota i Tadeusz Zach. To oni właśnie zademonstrowali na ostatnich mistrzostwach wysoki kunszt pilotażu, którego warto pogratulować.

Na zdjęciu od lewej: Ryszard Kasperek, mistrz Polski — Stanisław Kasperek, Zbigniew Prandota i Tadeusz Zach.

Tekst i foto:

T. Chwałczyk

NOWE LICENCJE DLA PERSONELU

(Dokończenie z n-ru 27)

Z wyjątkiem osób podlegających weryfikacji bez egzaminów, cały pozostały personel lotniczy musi być poddany egzaminom przed LKE. Dotyczy to w szczególności tych członków personelu lotniczego, którzy dotąd pełnili czynności w lotnictwie cywilnym bez obowiązku posiadania licencji, a więc: pilotów szybowcowych, skoczków spadochronowych, operatorów radiotelefonistów pokładowych, mechaników obsługi naziemnej i kontrolerów ruchu lotniczego.

Departament Lotnictwa Cywilnego opracował szczegółowy harmonogram sesji egzaminacyjnych LKE. W odróżnieniu od lat ubiegłych niewątpliwie korzystną dla zainteresowanych innowacją jest odpowiednio zwiększona częstotliwość pracy LKE, dogodna lokalizacja samych egzaminów i dostatecznie wcześniejsza informacja o terminach.

Harmonogram nie obejmuje egzaminów na licencje pilota śmigłowcowego, pilota samolotowego zawodowego I klasy, pilota samolotowego liniowego oraz uprawnienia instruktra śmigłowcowego. Terminy egzaminów na wymienione licencje zostaną przez DLC ustalone wówczas, kiedy wpłyną w tym zakresie odpowiednie zgłoszenia kandydatów ze strony zainteresowanych jednostek i instytucji.

Ewentualne decyzje o zwolnieniu zainteresowanego od składania egzaminu z określonych przedmiotów – z uwagi na posiadanie świadectwa („licencji") innej specjalności, wojskowy personel lotniczy, posiadanie odpowiedniego wykształcenia itp. – podejmowane będą w pierwszym dniu wyznaczonego kandydatowi na egzamin terminu. W danym przypadku zainteresowany powinien przedłożyć LKE udokumentowany wniosek.

Egzaminy poprawkowe, egzaminy zlecone przez DLC lub GKBWL wszyscy zainteresowani będą mogli składać na dowolnie przez siebie wybranych sesjach egzaminacyjnych LKE, o ile na danej sesji tego rodzaju egzaminy będą przyjmowane w normalnym trybie.

Przy okazji warto zwrócić uwagę na konieczność rzeczywiście wzorowego i sumiennego przygotowania się do egzaminów. Egzamin na określoną licencję lub dodatkowe uprawnienie składany jest „jeden raz w życiu", jest to egzamin „dojrzałości" lotniczej...

Wprowadzenie obowiązku posiadania licencji wiąże się integralnie z czasokresem podstawowego szkolenia uczniapilota (skoczka). Z chwilą wejścia w życie nowych zasad ustalonych rozporządzeniem Ministra Komunikacji, podstawowe szkolenie w powietrzu może być prowadzone tylko do ilości godzin lotu (ilości skoków) wymaganych do wydania odpowiedniej licencji, a ilość ta może być przekroczona tylko o połowę. Ewentualne dalsze szkolenie będzie się mogło odbywać tylko wyjątkowo – na podstawie umotywowanego wniosku – za zgodą organu wydającego licencję.

Jeszcze jedna uwaga końcowa. O ile wynik egzaminu będzie ujemny w całości, można powtórnie przystąpić do egzaminu w terminie nie krótszym niż 6 miesięcy od daty ujemnego wyniku egzaminu. Szczególnie personel latający – ze względu na termin uzyskania nowych licencji: 12 kwietnia 1963 roku – powinien we własnym interesie zwrócić na ten fakt baczną uwagę.

Nowo wprowadzone zasady i warunki wydawania licencji opracowane zostały w zasadniczej mierze w oparciu o odpowiednie miedzynarodowe przepisy ICAO, której Polska jest członkiem.

JERZY ŚWIĄTEK

EGZAMINY NA LICENCJE

Otrzymaliśmy terminy egzaminów Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej dla wszystkich specjalności w lotnictwie sportowym. Podawać je będziemy sukcesywnie w miarę upływu czasu. Na miesiąc lipiec i sierpień harmonogram egzaminów LKE przedstawia się następująco: egzaminy na licencję pilota samolotowego turystycznego, pilota samolotowego zawodowego II klasy, pilota szybowcowego, skoczka spadochronowego odbędą się: 1) w dniach 14—17 lipca br. w Toruniu dla kandydatów z Torunia, Włocławka i Inowrocławia. 2) 18—21. VII. 1962 r. we Wrocławiu dla kandydatów z Wrocławia i Jeleniej Góry. 3) 13—16. VIII. br. w Poznaniu dla kandydatów z Poznania, Ostrowa Wlkp., Zielonej Góry, Szczecina i Leszna. 4) 17—20. VIII. br. w Lisich Kątach dla Lisich Kątów, Grudziądza, Bydgoszczy i Olsztyna. 5) 21—23. VIII. 1962 r. w Gdańsku dla kandydatów z Gdańska, Elbląga, Słupska i Lęborka.

Egzaminy na licencję instruktora spadochronowego dla kandydatów z APRL odbędą się w dniach 24—26. VIII. 1962 roku w CWSpad, Strzebielino.

ŚMIAŁY CZYN

OPOWIADANIE

WIECZOREM przyjechał dowódca armii. Zwołano oficerów na odprawę. Dowódca wyraził nadzieję, że kapitan wylądował przymusowo. Następnie generał dał wszystkim do zrozumienia, że trwają przygotowania do natarcia na całej linii frontu.

Wiadomość ta podniosła pilotów na duchu: dawno wszyscy rwali się do walki.

— Sztabowi naszemu niezbędne są informacje o okrętach nieprzyjacielskich znajdujących się w porcie. Ułatwi to nam opracowanie planu operacji z uwzględnieniem wszystkich, zarówno mocnych jak i słabych stron nieprzyjaciela. Pierwsza próba nie dała pożądanego wyniku. Kto jest w stanie wykonać następny lot na rozpoznanie?

Wysyłanie ochotników na wykonanie szczególnie ważnego i niebezpiecznego zadania należało do starych tradycji bojowych. I generał nie chciał widocznie tych tradycji naruszać.

Dubow zgłosił się pierwszy. Za nim wielu innych. Generał uścisnął Dubowowi dłoń:

— Kapitan, jeśli się nie mylę, jest waszym przyjacielem?

— Tak jest — potwierdził Dubow.

— Dziękuję, starszy lejtenancie...

Zwracając się następnie do dowódcy pułku, generał powiedział:

— Trzeba dokładnie przemyśleć ten lot i wszystko starannie przygotować. Pozostali mogą się rozejść.

Dubow wyszedł ze sztabu około drugiej po północy. Do tego czasu omawiano wszystkie szczegóły lotu. W głowie krążyły różne myśli. Utrwalał sobie w pamięci różne warianty zbliżania się do obiektu rozpoznania i oddalania się od niego.

— Najważniejszą sprawą jest zaskoczyć wroga. Jeżeli jeden wariant się nie uda, trzeba mieć w pogotowiu kilka następnych — mówił generał egzaminując starszego lejtenanta.

Dubow usnął dopiero o świcie i spał do obiadu.

Gdy przyszedł do samolotu, technicy kończyli właśnie przygotowanie maszyny do lotu. Powitali go serdecznie, pomogli włożyć spadochron, przymocować łódkę gumową.

— Morze dziś spokojne — rzekł jeden z nich, chcąc widocznie przerwać kłopotliwe milczenie. — Lot powinien się udać.

— Istotnie — odrzekł pilot. — Ludzie mówią, że gdy morze spokojne, to dobry znak.

Samolot stał na skraju lasu w cieniu rozłożystych drzew. Starszy lejtenant Dubow siedział zamyślony w kabinie maszyny bojowej. Nagle, jak gdyby opamiętał się. Tu, na małym lotnisku polowym, nie miał prawa myśleć o niczym, co nie było związane z wykonaniem tak ważnego zadania.

— „Czajka" — siedemnaście, „Czajka" — siedemnaście — rozległ się w słuchawkach głos dyżurnego lotów — sprawdźmy jeszcze raz łączność. Raz, dwa, trzy... Jak mnie słyszysz? „Latarnia" — dziewięć. Odbiór, odbiór...

— „Latarnia" — dziewięć. Słyszę dobrze. Pozwólcie uruchomić silnik.

Chwilę panowała cisza. Odnosiło się wrażenie, że tam, na startowym stanowisku dowodzenia zastanawiają się czy jest sens zezwalać Dubowowi na tak ryzykowny lot. Pilot gryząc wargi wsłuchiwał się w szmery rozlegające się w słuchawkach.

— „Czajka" — siedemnaście, zapuszczaj!

Po chwili w przedwieczorną ciszę wdarł się huk silnika.

Samolot ruszył po skoszonej murawie, podskakując na nierównościach terenu. I oto pomalowana na turkusowy kolor maszyna oderwała się już od ziemi.

Dubow nie robił kręgu nad lotniskiem, nie nabierał wysokości. Poleciał wprost w stronę morza. Tafla wody świeciła oślepiającym blaskiem.

Brzeg zniknął za horyzontem. Teraz wokoło było tylko czyste, przejmujące grozą, morze. Jesienne słońce wolno chyliło się ku zachodowi. Dubow spojrzał na zegarek. Przeszło godzinę powinien był lecieć nad morską pustynią. Do tego czasu, według obliczeń nawigatora pułku, słońce miało zawisnąć tuż nad wodą. Aby tylko nie zboczyć z kursu, nie przeoczyć właściwego momentu.

Wszystkie myśli pilota skupione były teraz na wykonaniu trudnego i niezwykle ważnego zadania. Dwa dni temu leciał tędy jego najlepszy kolega, kapitan Prochorow. Z tym tylko, że było to wczesnym rankiem. Kapitan wzbił się na maksymalną wysokość. Samolot wyglądał z ziemi jak mały punkcik. Przez połowę drogi osłaniały go chmury. Potem chmury rozrzedziły się, a w końcu znikły zupełnie. Powietrze miejscami było mocno nasycone wilgocią. Powstała smuga kondensacyjna. Biały ślad ciągnął się za samolotem niczym ogon komety. Ogon ten piloci nazywali pół żartem, pół serio — wyrokiem. Kapitan przekazał meldunek.

— Ciągnę za sobą „wyrok". Zniżam się. W przodzie — port wojenny. Załoga wpływającego do zatoki nieprzyjacielskiego okrętu patrolowego zauważyła samolot. Rozległy się wybuchy pocisków przeciwlotniczych.

— Znalazłem się w gęstym ogniu zaporowym — brzmiał kolejny meldunek kapitana. — Strzelają z dział dalekonośnych. Kontynuuję lot. „Wyrok" nadal wlecze się za mną!...

I nagle zapanowało milczenie. Piloci stali przy głośniku oczekując meldunków kapitana.

— Co z nim się stało? Dlaczego milczy? — powiedział Pietia Turbaj, spoglądając na kolegów. Turbaj był najmłodszym pilotem w pułku i mógł jedynie domyślać się co się stało. — Chociażby słóweczko...

— „Czajka" — trzy. „Czajka" — trzy — płynął z głośnika głos dowódcy. A potem rozkazał: „Czajka" — dziesięć i „Czajka" — jedenaście, kołujcie na start. Polecicie kapitanowi na spotkanie.

Piloci spojrzeli na dowódcę i tląca się dotąd w ich oczach iskierka nadziei — zgasła. Dowódca wysyłał parę samolotów jedynie na wszelki wypadek.

Długo jeszcze piloci stali przy czarnej, ebonitowej skrzynce, z której bez przerwy wydobywały się trzaski, ale słów nie było słychać.

Ktoś, przezwyciężając niepokój, spojrzał na zegarek:

— Paliwo skończyło się.

Ale nikt nie opuszczał stanowiska dowodzenia. Potem nad lotniskiem przeleciały dwa samoloty. Wróciły z niczym.

TERAZ Dubow mógł liczyć tylko na siebie. Pod nim błyszczała w słońcu nie kończąca się tafla wody, a w górze wisiała gigantyczna kopuła błękitnego nieba. Silnik huczał miarowo. Zegar odmierzał czas, a każda kolejna minuta zbliżała go do celu. W czasie lotu nie dostrzegł ani jednego okrętu, chociaż wiadomo było, że gdzieś opodal prują one fale morskie. Trasa jego lotu została tak wytyczona, aby w miarę możliwości uniknąć spotkania z wrogiem.

Pilot leciał zupełnie nisko, dotykając prawie skrzydłami grzbietów spienionych fal.

— Już niedaleko — szepnął Dubow wpatrując się w ciemniejącą dal, dzielącą niebo od wody.

Wreszcie dojrzał przed sobą ciemny obłoczek. Zorientował się, że to dym unoszący się nad portem wojennym. Serce zaczęło bić mocniej, palce, mimo woli, kurczowo ścisnęły drążek sterowy.

Widać już całą zatokę i mnóstwo zakotwiczonych przy brzegu okrętów. Jeden z nich wyraźnie górował nad pozostałymi. Dubow wytężył wzrok. Był to tankowiec. Sądząc po zanurzeniu — napełniony paliwem.

Nagle w porcie zrobił się ruch. Pojawiły się białe obłoczki. Przeciwlotnicy wroga otworzyli ogień.

„Szybciej, szybciej" — ponaglał siebie pilot. Ściągnął lekko drążek do siebie i samolot posłusznie wzbił się w górę.

Teraz grzmiały już chyba wszystkie działa i przeciwlotnicze karabiny maszynowe. Dubow znów zniżył się, aby pozbawić wroga możliwości prowadzenia celnego ognia. Leciał teraz wzdłuż brzegu. U dołu tablicy przyrządów zapaliło się światełko sygnalizacyjne — aparat fotograficzny spełniał swoją rolę.

Pilot włączył radiostację i zaczął informować macierzyste stanowisko dowodzenia o wszystkim co widział w porcie.

Długie ogniste serie krzyżowały się w powietrzu. Starszy lejtenant zdawał sobie sprawę, że mogą go zestrzelić, ale starał się nie myśleć o tym.

„Abym tylko zdążył przekazać wszystko — myślał. — Żebym czegoś nie przeoczył..."

— Wracaj do domu — brzmiał rozkaz otrzymany drogą radiową z lotniska.

Pilot wiedział, że powinien już wracać. Przylgnąwszy niemal do wody, mknął w kierunku wiszącego tuż nad horyzontem słońca. Blask promieni oślepiał go wprawdzie, ale zdawał sobie sprawę, że tak samo oślepiają one jego przeciwników, którzy nie szczędzili pocisków. Port wojenny pozostał w tyle, a potem zupełnie zniknął z pola widzenia. A Dubow wciąż leciał w stronę zachodzącego słońca. Pragnął teraz, aby jak najszybciej zaszło, żeby zrobiło się ciemno. Tylko pod osłoną ciemności mógł wywinąć się od spotkania z pościgowcami, które niewątpliwie wystartowały już z pobliskich lotnisk.

Ale nieszczęście czyhało na pilota zupełnie gdzie indziej. Oślepiony blaskiem promieni słonecznych, nie dostrzegł okrętu patrolowego. Poczuł tylko jak coś wstrząsnęło samolotem. Pocisk z działa przeciwlotniczego na okręcie przedziurawił zbiornik z paliwem i silnik lada chwila mógł przestać pracować. Trzeba było coś przedsięwziąć.

Ale co?

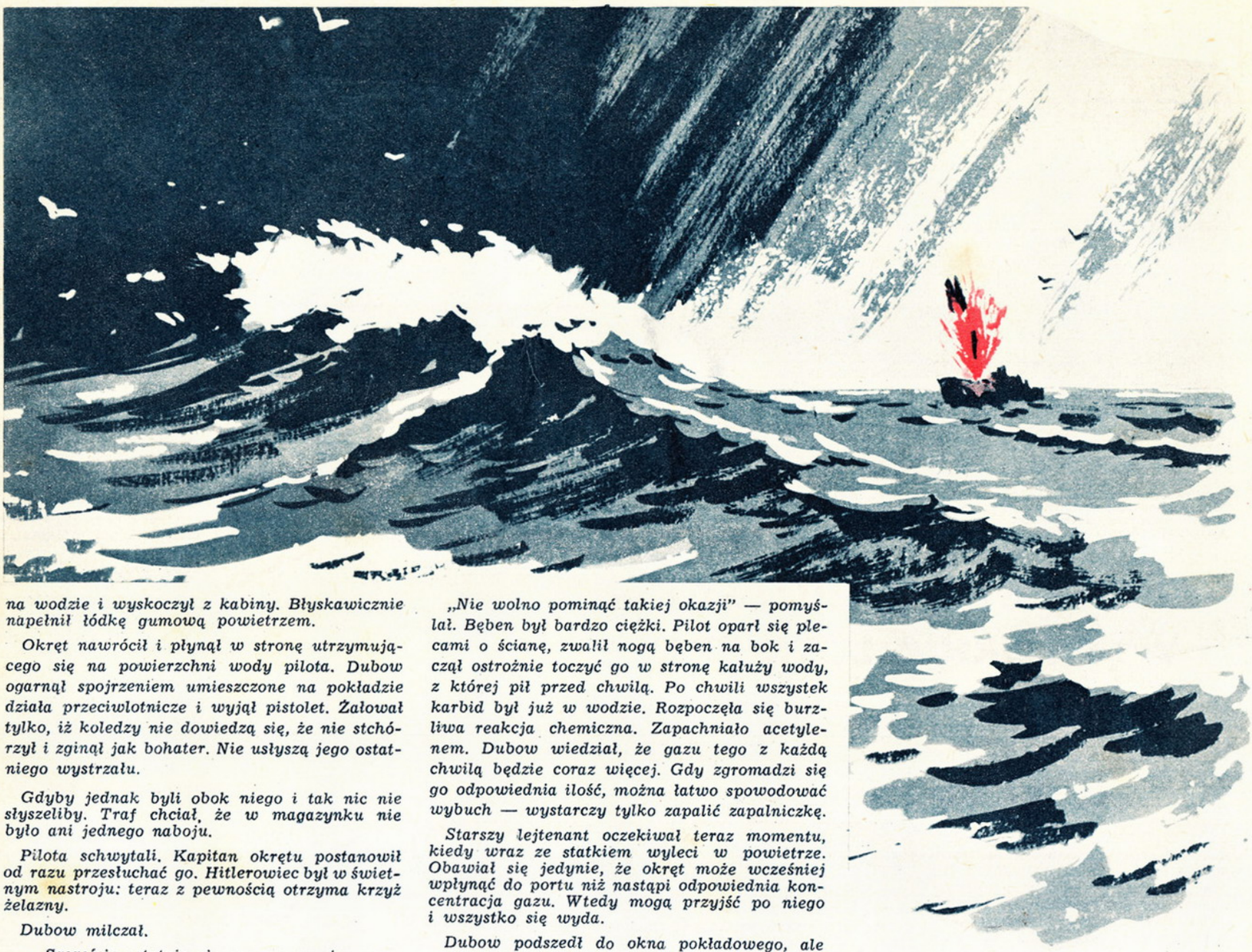
Nie było żadnej nadziei na uratowanie się. Różne myśli krążyły po głowie. Ale jedna mocno wryła mu się w pamięci i nie opuszczała go ani na chwilę. Dubow myślał o powtórzeniu bohaterskiego czynu Gastello.

„Tak, innego wyjścia nie ma". Pilot zamierzał wykonać zakręt, ale w tym właśnie momencie zapanowała niepokojąca cisza. Zabrakło paliwa. Samolot znajdował się tuż nad wodą i nie był w stanie dolecieć do okrętu.

Pilot włączył radiostację i przekazał na lotnisko:

— Żywego mnie nie wezmą! Ostatni nabój zachowam dla siebie. Żegnajcie...

Dubow odsunął osłonę kabiny, odpiął taśmy spadochronu, instynktownie posadził maszynę



na wodzie i wyskoczył z kabiny. Błyskawicznie napełnił łódkę gumową powietrzem.

Okręt nawrócił i płynął w stronę utrzymującego się na powierzchni wody pilota. Dubow ogarnął spojrzeniem umieszczone na pokładzie działa przeciwlotnicze i wyjął pistolet. Żałował tylko, iż koledzy nie dowiedzą się, że nie stchórzył i zginął jak bohater. Nie usłyszą jego ostatniego wystrzału.

Gdyby jednak byli obok niego i tak nic nie słyszeliby. Traf chciał, że w magazynku nie było ani jednego naboju.

Pilota schwytali. Kapitan okrętu postanowił od razu przesłuchać go. Hitlerowiec był w świetnym nastroju: teraz z pewnością otrzyma krzyż żelazny.

Dubow milczał.

— Szczęście ostatnio nie opuszcza mnie — powiedział kapitan. — Wczoraj zestrzeliłem waszego kolegę. Spadł prawie w tym samym miejscu...

Dubowa ogarnęła wściekłość. Obrał odpowiedni moment i z całej siły kopnął kapitana w brzuch. Faszysta runął na podłogę. Kilku marynarzy rzuciło się na pilota. Zbili go i wrzucili do ładowni.

Po jakimś czasie odzyskał przytomność. Usłyszał szum pracujących za ścianą silników, fragmenty rozmów marynarzy, stukot podkutych butów. Gdzieś w drugim końcu ładowni monotonnie spadały krople wody. Pilot usiłował wstać, ale natychmiast opadł na metalową podłogę. Odczuwał silny ból w krzyżu. Zdawał sobie sprawę, że niewiele pozostało mu już życia, ale jakoś dziwnie nie lękał się tego. Odczuwał pragnienie. „Chociażby jeden łyk". A w drugim końcu ładowni wciąż kapała woda.

Przezwyciężając ból, poczołgał się w tamtą stronę. Nagle namacał ręką wodę utrzymującą się między wręgami na dnie ładowni. Przylgnął do niej rozpalonymi ustami i pił chciwie nie zważając, że czuć ją było rdzą i naftą. Potem obmył twarz, zmoczył głowę i pierś. Poczuł się lepiej. Mógł już utrzymać się na nogach.

Przytrzymując się ściany, szedł ostrożnie w stronę widniejącego okna pokładowego. Po drodze natknął się na blaszany bęben. Zorientował się, że nie jest pusty. Otworzył z trudem pokrywę, włożył rękę do wnętrza i wyjął kawałek karbidu. Rzucił go na dno ładowni. Karbid wpadł widocznie do wody, gdyż po chwili Dubow poczuł słodkawy, duszący zapach.

I nagle olśniła go myśl. Natychmiast przypomniał sobie jak będąc jeszcze małym chłopcem demonstrował różne figle, za które nieraz dostawał cięgi od ojca.

„Nie wolno pominąć takiej okazji" — pomyślał. Bęben był bardzo ciężki. Pilot oparł się plecami o ścianę, zwalił nogą bęben na bok i zaczął ostrożnie toczyć go w stronę kałuży wody, z której pił przed chwilą. Po chwili wszystek karbid był już w wodzie. Rozpoczęła się burzliwa reakcja chemiczna. Zapachniało acetylenem. Dubow wiedział, że gazu tego z każdą chwilą będzie coraz więcej. Gdy zgromadzi się go odpowiednia ilość, można łatwo spowodować wybuch — wystarczy tylko zapalić zapalniczkę.

Starszy lejtenant oczekiwał teraz momentu, kiedy wraz ze statkiem wyleci w powietrze. Obawiał się jedynie, że okręt może wcześniej wpłynąć do portu niż nastąpi odpowiednia koncentracja gazu. Wtedy mogą przyjść po niego i wszystko się wyda.

Dubow podszedł do okna pokładowego, ale przez grube, zabrudzone szkło nic nie widział. Otworzył je na moment i natychmiast zamknął. W dali migotały światła. Okręt zbliżał się do portu.

„Czyżbym miał nie zdążyć?" W pewnym momencie uzmysłowił sobie, że gdy uzbiera się więcej gazu, może przecież stracić przytomność. Należało zatem wcześniej przygotować ogień.

Pilot udał się w przeciwległy koniec ładowni, zapalił zapalniczkę i ostrożnie położył ją na dnie znajdującej się tam pustej skrzynki drewnianej. Słabiutki blask oświetlił nieco ciemną przestrzeń napełnioną gazem wybuchowym. I wtedy po raz pierwszy doznał uczucia strachu. Okręt przypominał bowiem teraz bombę o spóźnionym zapłonie, a on znajdował się wewnątrz niej.

Pragnął w jakiś sposób uratować się. A gdyby tak przed samym wybuchem wyskoczyć przez okno pokładowe? Będą strzelać, to zrozumiałe. A potem... potem będą musieli myśleć o ratowaniu własnej skóry.

Pilot znów otworzył okno pokładowe, przylgnął doń twarzą i ramionami, aby nie wypuszczać z ładowni acetylenu. Oddychał teraz świeżym, rzeźkim powietrzem i czuł, że powracają mu siły — a więc i nadzieja na uratowanie się.

Z pokładu dolatywały głosy marynarzy. Dubow znał trochę język niemiecki. Rozmowy dotyczyły spraw codziennych. Nagle usłyszał:

— Wyciągnijcie go na pokład. Oblejcie wodą, a potem związcie mocno ręce i nogi.

Pilot wszystko zrozumiał. Musiał teraz za wszelką cenę odwrócić ich uwagę od ładowni. Z trudem wcisnął się w okno pokładowe, ale nogi zwisały w powietrzu. Nie mógł się odeprzeć. Sterczał teraz w oknie niczym korek w butelce, nie mogąc przesunąć się nawet o centymetr.

W końcu udało mu się cofnąć do ładowni. Czas naglił. Dubow ponowił próbę. Wsunął wpierw ręce w otwór i dość łatwo przecisnął się do pasa. Opierając się rękami o burtę okrętu powoli przeciskał się na zewnątrz.

Z pokładu nie widzieli go jeszcze. Najtrudniej było zamknąć okno. Pilot omal nie wpadł przedwcześnie do wody. W końcu wszystko było gotowe. Odepchnął się nogami od burty i z krzykiem skoczył w dół. Znajdujący się na pokładzie marynarze podbiegli do burty, skąd doleciał ich krzyk. Niektórzy trzymali w rękach pistolety. Pomocnik kapitana tak był pochłonięty tym co się stało, że zapomniał o wyłączeniu silników. Okręt szybko oddalał się od Dubowa.

Pilot wypłynął na powierzchnię. Nad głową gwizdały kule. Faszyści strzelali widocznie na oślep, bowiem było już dość ciemno. Dubow, odetchnąwszy głęboko, ponownie zniknął pod wodą. Okręt zatrzymał się. Marynarze opuszczali szalupę za burtę.

Zimna woda dawała się pilotowi we znaki. Dość duże fale utrudniały utrzymywanie się na powierzchni. Ale mimo to radził sobie jakoś, starając się odpłynąć jak najdalej od okrętu.

I nagle rozległ się potężny wybuch. Słup ognia wzbił się wysoko nad powierzchnię wody. Okręt momentalnie stanął w płomieniach.

— To za mego przyjaciela! — krzyknął Dubow.

Kilka statków spieszyło, aby ratować tonący okręt. Pilot wiedział, że teraz nikt nie myśli o nim. Mógł więc ze spokojem zastanowić się nad swoim losem.

Po chwili płynął już w stronę brzegu, gdzie najmniej było świateł...

L. EKONOMOW

Samolot rajdowy Lublin R-X, na którym Karpiński (pilot — w pierwszej kabinie) i Rogalski (mechanik) przelecieli z Warszawy do Kabulu (Afganistan) i z powrotem, przebywając trasę 14 440 km. Na kadłubie — antylopa afgańska i napis „Pozdrowienia dla Polski". W narożnikach zdjęcia — autografy załogi.

PIERWSZA W POLSCE WYTWÓRNIA LOTNICZA

BEZPOŚREDNIO po pierwszej wojnie światowej lotnictwo polskie w zasadzie nie istniało. Dopiero w 1924 r., po ustabilizowaniu się systemu płatniczego, zaczęto myśleć o tej sprawie. Po przetargach z kilkoma państwami, zwłaszcza z Francją i Włochami, doszło do porozumienia i postanowiono zakupić pewną liczbę samolotów używanych już podczas wojny. Samoloty te były przeważnie po generalnych remontach i elegancko wymalowane. Sprowadzono je do Polski dla zasilenia tworzących się pułków lotniczych. Latały więc te twory francuskie i włoskie dziesiątkując naszą nieliczną kadrę pilotów. Zakupione samoloty były już tak nadwerężone poprzednią eksploatacją, że w dość krótkim czasie dosłownie rozlatywały się w powietrzu, wykazywały obrywanie się skrzydeł, łoża silnikowego — grzebiąc naszych najlepszych wówczas asów lotnictwa jak: sierżanta Rybę, pułkownika Haber-Włyńskiego i wielu innych.

W latach 1926 i 1927 ówczesny kapitan wojsk lotniczych inż. Jerzy Rudlicki, uzyskawszy urlop bezterminowy z wojska, przeniósł się do fabryki E. Plage i T. Laśkiewicza w Lublinie, gdzie montowano i przekazywano użytkownikom samoloty sprowadzane w częściach z Francji i Włoch. Inż. Rudlicki postanowił budować samoloty całkowicie polskiej konstrukcji z silnikami zagranicznymi, przeważnie francuskimi (krajowego przemysłu silnikowego również wtedy nie było). Dziś można powiedzieć, że Rudlicki miał wielkie szczęście. Rozpoczął od budowy samolotu o konsfrukcji całkowicie drewnianej Lublin R-VIII z silnikiem Hispano-Suiza chłodzonym cieczą.

Fakt, że pierwszy swój samolot Rudlicki oznaczył cyfrą VIII (a nie I), wyniknął z... liczby liter w nazwisku konstruktora. Następnymi jego konstrukcjami były: Lublin R-IX, R-X, R-XI, R-XII. Na „trzynastkę" nie mógł się zdecydować, gdyż widział w niej pechową liczbę i przeskoczył w oznaczeniach na Lublin R-XIV, dwumiejscową maszynę rozpoznawczą. Po wykonaniu R-XIV i oblataniu przekazano ją do weryfikacji w Warszawie. Pewnego dnia, a było to w lipcu czy sierpniu 1932 r., pułkownik Kossowski (ówczesny as lotnictwa) przystąpił do jej oblatywania na Polu Mokotowskim w Warszawie. Podczas lotów nastąpił wypadek: zacięły się linki napędu steru wysokości i wówczas pilot niewiele myśląc po prostu opuścił kabinę R-XIV na spadochronie, powierzając maszynę opiece przestworzy. Opuścił ją tak szybko, że nawet nie zdążył wyłączyć dopływu paliwa i iskrowników, co spowodowało dłuższy lot samej maszyny. Znad Pola Mokotowskiego samolot skierował się w stronę Palucha i dopiero tam go raptownie rzuciło, co spowodowało nagły upadek na ziemię i rozbicie się. Po takim obrocie sprawy z R-XIV, inż. Rudlicki powrócił natychmiast do rzekomo pechowej „trzynastki" i szybko opracował typ Lublin R-XIII, maszynę rozpoznawczo-łącznikową z obrotnicą w drugiej kabinie.

Prototyp udał się. Był nadzwyczaj stateczny, wprowadzać go można było bez najmniejszej obawy w korkociąg pionowy i płaski (wystarczyło zdjąć nogi i ręce ze sterownic, a samolot sam wychodził z korkociągu). Ten samolot przyniósł fortunę Rudlickiemu. Ówczesny Departament Lotnictwa zainteresował się R-XIII i wkrótce zamówił serię maszyn, na owe czasy bardzo dużą, bo aż 350 sztuk. Lublin R-XIII posiadał 7-cylindrowy silnik Wright o mocy 220 KM, prędkość przelotową 220—240 km/h, lądowania około 60 km/h (mógł lądować nawet na niewielkich lotniskach polowych). Samolot ten był chętniej widziany w pułkach lotniczych niż PZL-23 („Karaś"), uważany za „grobową" maszynę.

Następne konstrukcje inż. Rudlickiego to: R-XIII bis (drewniane pływaki rzeczne — flotylla Piński), R-XIV ter (duralowe pływaki morskie), Lublin R-XV (wykonano tylko prototyp; IBTL-kasacja), pasażerski (2 + 4 osoby) R-XVI (wykonano tylko prototyp; ITL-kasacja), Lublin R-XVII (wykonano tylko prototyp; ITL-kasacja), Lublin R-XVIII (wykonano tylko projekt wstępny; miał to być dwusilnikowy dwupłatowiec z usterzeniem Rudlickiego o czterech stanowiskach strzeleckich — jedno w przodzie, dwa w gondolach silnikowych i jedno w tyle kadłuba), Lublin R-XIX (wykonano tylko projekt wstępny; miał to być górnopłatowiec jak szkolny R-VIII i dolnopłatowiec), Lublin R-XX (wodnosamolot morski, wykonano prototyp na pływakach angielskich Short, dwa silniki Gnome-Rhone o mocy 620 KM każdy; była to pierwsza maszyna morska wykonana w Polsce w LWS-sie). Robiono też w LWS samolot RWD-14, „Czapla". Była to maszyna łącznikowo-rozpoznawcza ze skrzelami, o krótkim starcie i lądowaniu.

Po upadku w grudniu 1935 r. firmy prywatnej E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie, w miesiącu lutym nastąpiła reorganizacja po upaństwowieniu. Pociągnęło to za sobą i zmiany w organizacji biura konstrukcyjnego. Głównym konstruktorem zostaje inż. Tadeusz Ciołkosz. Zaczyna się budowę prototypu „Mewy", która zostaje skierowana do produkcji seryjnej, dość dużej, bo liczącej aż 250 sztuk (w partiach po 50 maszyn, pierwsza seria 5 x 10 maszyn). „Mewa" była górnopłatowcem z zamkniętą oszkloną kabiną. W tylnej kabinie znajdowały się 2 sprzężone szybkostrzelne (1 200 strzałów na minutę) karabiny maszynowe, a dwa dalsze tego typu — z przodu, w owiewkach kół podwozia, z zasobnikami pocisków i pojemnikami na łuski. Strzelały one poza kręgiem śmigła. Tylna kabina, szczelna, była otwierana przy pomocy pedału (otwierały się górne boczne ścianki i równocześnie wynurzały się karabiny maszynowe umocowane na segmencie obrotnicy — gotowe do strzału). Do wciągania tych karabinów służyła ręczna korbka. Po 10 obrotach korbki karabiny były wciągnięte do wnętrza kabiny, a górne boczne ścianki zamknięte.

W LWS przeprowadzano również zmiany i przeróbki, na żądanie władz wojskowych, ciężkich bombowców „Żubr". Wzmacniano je lub modernizowano. Była to konstrukcja nieudana, a w dodatku pechowa, gdyż na jednym z „Żubrów" podczas próbnego lotu zginęli: pilot inż. Drzewnicki z ITL i dwaj Rumuni. Lot ten miał właśnie zadecydować czy Rumunia zakupi „Żubry".

BAZYLI KRAWCZENKO

Zespół Biura Studiów i Konstrukcji przy fabryce E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie (1933—1934 r.). Przy 6-miejscowym samolocie pasażerskim Lublin R-XVI stoją od lewej: technicy — Kazimierz Binięda, Bolesław Szymkiewicz, Stanisław Małysz, Mieczysław Ciesielski, inżynierowie — Marian Bartolewski (z-ca Naczelnego Konstruktora), Jerzy Gliński, Jerzy Rudlicki (Naczelny Konstruktor), Janusz Lange, Witold Grabowski, Stanisław Stelmaszyk, technicy — Sokołowski, Ryszard Czajkowski, Wacław Niecieck i Bazyli Krawczenko (autor artykułu). Zdjęcia ze zbiorów autora

PRZY OBSŁUDZE SAMOLOTÓW

Bogdan Skorupski — Elbląg, woj. gdańskie, Jan Szczawierski — Dubidze, woj. łódzkie, Piotr Pluta — Boguszowiec, woj. katowickie, Jerzy Zakrzewski — Ostróda, woj olsztyńskie chodzą do szkół zawodowych i w przyszłości pragną zostać mechanikami lotniczymi. Zawód ten chcą uzyskać podczas odbywania służby wojskowej. W swych listach proszą o podanie możliwie dokładnych informacji w tym względzie.

Odpowiadamy, że w ramach zasadniczej służby wojskowej istnieją rzeczywiście możliwości wstąpienia do Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych (TSWL), kształcącej mechaników lotniczych w stopniu podoficerskim.

Warunkiem dostania się tam jest ukończenie 9—10 klas lub Zasadniczej Szkoły Zawodowej oraz posiadanie praktyki zawodowej związanej z motoryzacją, mechaniką lub elektroniką (np. kierowca, ślusarz, tokarz, elektryk itp.).

O tym jednak, czy kandydat zostanie skierowany do TSWL, decyduje wyłącznie Komisja Poborowa i komendant WKR, której kandydat podlega wojskowo. Można też po ukończeniu 18 roku życia zgłosić się na ochotnika do odbycia zasadniczej służby wojskowej, a wtedy szanse kandydata do TSWL wzrastają.

Ci, którzy skończą Techniczną Szkołę Wojsk Lotniczych, pracować będą bezpośrednio przy obsłudze samolotów, jako mechanicy lotniczy. Po okresie zasadniczej służby wojskowej świadectwo TSWL i praktyka w wojsku upoważniają do starania się o pracę mechanika lotniczego w aeroklubach.

CZY BĘDZIE RADOŚĆ I ZWYCIĘSTWO?

„Droga Redakcjo! Chciałybyśmy koniecznie latać..." piszą do nas: **Maria Haręźlak — Międzybrodzie Żywieckie, woj. krakowskie, Barbara Borkowska — Tomaszów Mazowiecki, woj. łódzkie, Jadwiga Grzybowska — Chludowo, woj. poznańskie, Halina Marciniak — Bytów, woj. koszalińskie, Monika Johenbaum — Wrocław i Teresa Szponar — Aleksandrów Kujawski, woj. bydgoskie.** Te słowa wypowiadają w swych listach nie tylko te, lecz wszystkie dziewczęta, które dość często piszą w tej sprawie do naszej Redakcji. I wszystkie proszą o podanie warunków jakim powinna odpowiadać kandydatka na szkolenie lotnicze i o pomoc w zrealizowaniu swych marzeń. A sprawa nie jest prosta. Choćoy dlatego, że od 2 lat w zasadzie dziewcząt się już nie szkoli. Jeśli jednak istnieją nieliczne wyjątki od tej reguły, to dotyczą one tylko tych dziewcząt, które sobie na to zasłużą swą pracą społeczną przy propagowaniu i popularyzacji lotnictwa. Duży wkład pracy społecznej w działalności modelarni, kółka lotniczego, harcerskiej drużyny lotniczej w najbliższym mieście, wsi czy szkole, pomoc w organizowaniu imprez, pokazów, wystaw, wycieczek lotniczych itp. może po pewnym czasie skłonić Waszych przełożonych do wydania Wam bardzo dobrej opinii. A wtedy, w porozumieniu z nimi, możecie starać się o przyjęcie na szkolenie lotnicze do najbliższego aeroklubu, w drodze przysługującego Wam już wtedy wyjątku.

Oczywiście nawet wtedy musicie jeszcze odpowiadać takim samym warunkom jak chłopcy, tzn. uczęszczać do co najmniej 9 klasy liceum lub technikum, mieć co najmniej 16 lat i pozwolenie rodziców (od lat 18 pozwolenie niepotrzebne), a także odpowiednio dobre zdrowie.

Drogę do latania macie więc o wiele trudniejszą niż chłopcy. Tym większa jednak będzie radość i zwycięstwo tych, którym uda się mimo wszystko zasiąść samodzielnie za sterami szybowca, a może i samolotu.

ZNIKOME SZANSE

Marian Siemczyk — Zamość, woj. lubelskie, Franciszek Kowalczyk — Sobieszyn, woj. warszawskie. We wspólnej sprawie przyspieszonego szkolenia LPW przed wstąpieniem do Oficerskiej Szkoły Lotniczej prosimy napisać: pierwszy — do Aeroklubu Lubelskiego — Lublin, Lotnisko Radawiec, drugi — do Aeroklubu Warszawskiego — Warszawa, ul. Miedzeszyńska 4. Szanse są jednak znikome (ale są), ponieważ w zasadzie trzeba co najmniej dwóch lat, by przejść przez wszystkie stopnie Lotniczego Przysposobienia Wojskowego.

Jeśli natomiast chodzi o informacje dotyczące Technicznej Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych im. gen. W. Wróblewskiego w Oleśnicy, to dokładnych informacji w tej sprawie udzieli między innymi każda najbliższa komenda WKR (uważny Czytelnik „Skrzydlatej Polski" wie, że co pewien czas podajemy warunki przyjęcia do różnego rodzaju szkół lotniczych, w tym także do TOSWL).

ZŁAMANA RĘKA

Wiesław Tomczak — Ozorków, woj. łódzkie. Po złożeniu podania do Aeroklubu Łódzkiego (Łódź, ul. Piotrkowska 78) z prośbą o przyjęcie na szkolenie szybowcowe dostaniesz skierowanie na badania lotniczo - lekarskie. Tam dopiero komisja lotniczo-lekarska orzeknie, czy Twoja niegdyś złamana ręka i pozostałe po tym ślady nie są przeszkodą w rozpoczęciu szkolenia. Być może, że całkowita sprawność Twej ręki powróci dopiero za rok czy dwa. Więc nawet wtedy nie będzie jeszcze za późno, byś rozpoczął szkolenie.

Szkoła Szybowcowa „Żar" zatrudni od zaraz instruktora szybowcowego co najmniej II klasy oraz mechanika samolotowego. Warunki płacy według siatki płac obowiązujących dla pracowników APRL.

W LOTNICZEJ KSIĘGARNI

Egon Larsen

LUDZIE, KTÓRZY TWORZYLI PRZYSZŁOŚĆ

Instytut Wydawniczy „Nasza Księgarnia", Warszawa 1962, nakład 10 000 + 260, str. 192, cena 11 zł.

Na siedem barwnych szkiców tworzących treść książki, a przedstawiających działalność ludzi należących do grona budowniczych współczesnej techniki, dwa bezpośrednio odnoszą się do konstruktorów lotniczych. Są to rozdziały: „Ludzie, którzy obdarzyli nas skrzydłami" (Wilbur i Orville Wright) oraz „Człowiek, który umożliwił wyzyskanie napędu odrzutowego" (Frank Whittle). Z pozostałych rozdziałów pewien związek z rozwojem lotnictwa względnie astronautyki posiadają sylwetki takich wynalazców jak Bessemer, Rutherford, Edison.

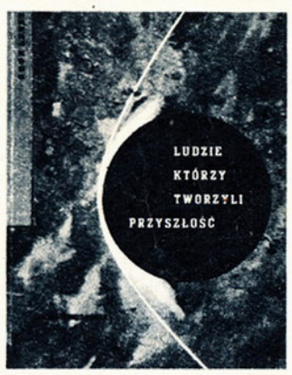
Jak słusznie zaznacza w „Posłowiu" B. Orłowski: „Jest to raczej zbiór ciekawostek, anegdot i ważnych faktów z życia niektórych wielkich wynalazców i odkrywców. Coś w rodzaju dziennikarskiego, ze swadą napisanego reportażu. Sam autor pisze, że wybrał wynalazców, których życie i osiągnięcia wydały mu się szczególnie wybitne i dramatyczne". Głównym motywem każdego życiorysu jest samotna, często rozpaczliwa walka wynalazcy nie tylko o wykonanie postawionego sobie celu naukowego czy technicznego, ale także i przede wszystkim walka z otaczającym go z reguły brakiem zrozumienia, a często i poważnymi trudnościami natury finansowej.

Napisane z niewątpliwym talentem opowiadania sprawiają, że rozumiemy tę walkę, że przeżywamy ją jak najciekawszą powieść. Jesteśmy z tymi ludźmi na ich trudnej drodze, wiemy do czego dążą, rozumiemy, dzięki jasnemu wykładowi, techniczną istotę zagadnienia.

Książka Larsena przeznaczona jest głównie dla młodzieży. Stąd wielki nacisk, jaki autor kładzie na przedstawienie dzieciństwa i młodości swych bohaterów.

Wśród książek popularnonaukowych, mających za zadanie przedstawienie postaci wielkich wynalazców i uczonych, szkice Egona Larsena należą bezsprzecznie do najciekawszych. Autor potrafił po mistrzowsku wprowadzić nas nie tylko w istotę wynalazków jakie dokonywali, ale zapoznać nas ze zwykłymi ludzkimi radościami, kłopotami, dziwactwami i słabostkami uczonych. Bynajmniej nie idealizuje swych bohaterów — którzy dzięki temu stają się nam bliżsi i bardziej zrozumiali. Np. na str. 58 czytamy: „Bessemer był nie tylko znakomitym wynalazcą, ale i człowiekiem, umiejącym — jak to się mówi — chodzić koło swoich interesów". Na str. 147 autor opisuje jak później zy znakomity angielski konstruktor silników odrzutowych Whittle rozbijał jako młody oficer przez lekkomyślność pilotowane przez niego samoloty.

Korektą książki niezbyt fachowa. Na przykład jedno tylko zdanie na str. 146: „Aerobatyka, czyli akrobatyka lotnicza, była pasją oficera – pilota Whittle'a...", zawiera aż trzy błędy. Angielska „aerobatics" to po prostu akrobacja lotnicza, a „pilot-officer" to bynajmniej nie żaden pilot oficer (jak dosłownie przetłumaczono), ale podporucznik lotnictwa. Błąd tym śmieszniejszy, że „pilot-officer" to nie tylko stopień wojskowy pilota, nawigatora czy strzelca samolotowego, ale także prozaicznego szefa magazynu ze starą bielizną lotniczą.



Frank Whittle dzięki swym pracom konstrukcyjnym awansował na kapitana (str. 154) czyli „flight-lieutenanta". Tłumacz dojrzał w słowniku, że „flight" to po polsku eskadra i zupełnie błędnie napisał „awansując na dowódcę eskadry". Whittle miał znacznie poważniejsze zadania na głowie niż dowodzenie eskadrą.

Na str. 139 ze zdumieniem czytamy o pierwszym locie Orville'a Wrighta: „...samolot biegnący z wiatrem o szybkości 27 mil na godzinę startował bardzo wolno". Oczywiście w rzeczywistości Wright startował pod wiatr.

Niepotrzebnie także używany jest jednocześnie system miar angielskich i metrycznych (zresztą niedokładnie przeliczany). Właściwie po co? Przecież wiadomo jaki system miar obowiązuje i jest znany młodzieży w naszym kraju.

Tłumaczył z języka angielskiego A. Liebfeld; dobre ilustracje wykonał Bogdan Zieleniec.

J. KOWNACKI

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 25-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 6 88 41

Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

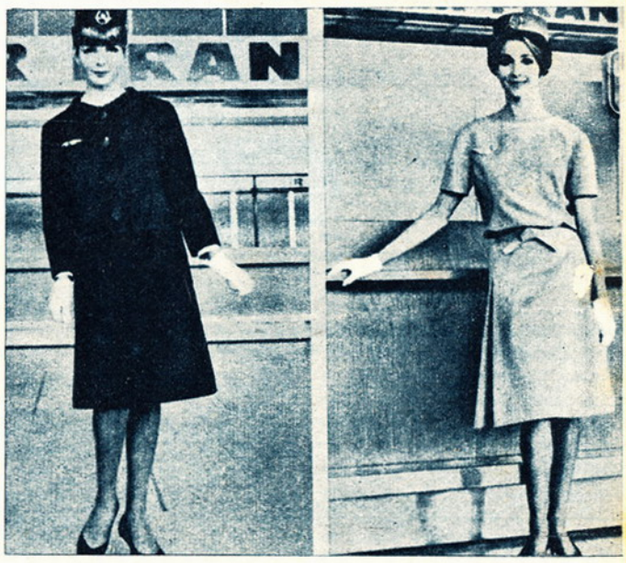
PODPISANO DO DRUKU 5.VII.1962 R. Zam. 4773/C H-33

RAKIETA PO ŚWIECIE

CAŁKIEM ZE STALI

Budowany od dłuższego czasu w zakładach Bristol pierwszy angielski samolot całkowicie ze stali — T.188 — odbył w kwietniu br. pierwszy lot, który trwał 22 minuty. Samolot ten będzie służył doświadczeniom nad budową naddźwiękowego samolotu pasażerskiego. Na zdjęciu: T.188 ląduje po wykonaniu pierwszego lotu.

W nowych mundurkach



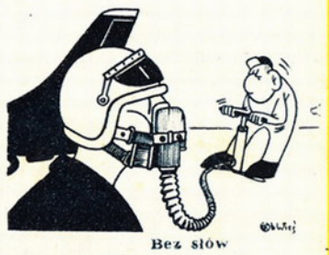
Linie „Air France" wprowadziły na swych Boeingach-707 i „Caravellach" nowe umundurowanie dla stewardess. Mundury zimowe wykonane są z ciemnoniebieskiej wełny, letnie zaś — z tergalu w kolorze błękitnym. A oto jak wygląda krój nowych mundurów francuskich stewardess.

Skrzydlaty olbrzym

Widok na usterzenie i silniki najnowszego angielskiego odrzutowca komunikacyjnego Vickers VC-10, który ma wejść do eksploatacji na międzykontynentalnych trasach towarzystwa British Overseas Airways Corporation. *Foto: Vickers*

JUŻ W EKSPLOATACJI

Pierwszym „poduszkowcem" na świecie, który otrzymał oficjalne znaki przynależności do linii lotniczych, jest Vickers VA-3 „Hovercraft". Na zdjęciu: 25-osobowy „Hovercraft" ze znakami brytyjskich linii BUA.
Foto: „The Aeroplane and Commercial Aviation News"



Bez słów

Bez słów

W komorze niskich ciśnień

Jednym z fragmentów szkolenia pilotów odrzutowych Niemieckiej Republiki Demokratycznej jest trening w komorach niskiego ciśnienia, stwarzających warunki analogiczne do warunków istniejących na wielkich wysokościach. Na zdjęciu: Kandydaci na pilotów wypełniają testy kontrolne wewnątrz komory niskich ciśnień.

POMOC BEZ EFEKTÓW

Mimo pomocy Amerykanów, którzy wojskom południowowietnamskiego dyktatora Ngo Dinh Diema dostarczają posiłków przy pomocy śmigłowców, oddziały partyzantów wietnamskich ogarniają swą kontrolą coraz większe obszary Wietnamu południowego. Na zdjęciu: Śmigłowiec Vertol H-21 w chwilę po wylądowaniu na miejscu walk.
Foto: „Ali Nuove"